

990758



Tielaitos

Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 2000-2003



Helsinki 1999

Tielaitos

Uudenmaan tiepiiri
Tienpidon suunnittelu

08 TIEL/000

Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 2000 - 2003

**Tielaitos
TIEHALLINTO**

Helsinki 1999

KANSIKUVA

Vt 1 / Mt 101 Kehä I Leppäsolmun eritasoliittymä

Tielaitos
Uudenmaan tiepiiri
TIEHALLINTO
Tienpidon suunnittelu
Opastinsilta 12 A
PL 70
00521 HELSINKI
Puhelinvaihte 0204 44 151
www.tieh.fi/upiiri/utts.htm

JOHDANTO

Uudenmaan tiepiirin keskipitkän aikavälin toiminta- ja taloussuunnitelmassa esitetään tienpidon toimintaympäristö, päämäärät ja tavoitteet, rahoitusoletukset ja tienpidon vaikutukset. Suunnitelmakausi käsittää vuodet 2000-2003 eli kuluvan vuoden tulossopimus ja sen mukaiset toiminnot eivät sisälly tähän suunnitelmaan.

Suunnitelman lähtökohtina ovat piirin aiempi toiminta- ja taloussuunnitelma, piirin PTS 2010, laitoksen toiminta- ja taloussuunnitelma ja liikenneministeriön asettamat tavoitteet. Suunnitelmassa on otettu mahdollisuuksien mukaan huomioon myös maakuntaliittojen ja kuntien odotukset.

Suunnitelmakauden toimenpiteitä toteutetaan vuosittaisten rahoituskehysien puitteissa. Tavoitteiden saavuttamista vaikeuttaa entisestään supistuneet yleisten teiden perustienpidon ja kehittämisen määrärahat. Merkittävä supistus kuluvan vuoden tieverkon kehittämisen suunnittelumäärärahaossa vaikeuttaa piirin suunnittelua ja heijastuu suunnitelmavalmiuteen tulevina vuosina sekä rajoittaa valmiutta sidosryhmien kanssa tehtävien selvitysten toteuttamista.

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa on korvaus- laajennus- ja uusinvestoinnit ajoitettu vuosien 2000-2002 osalta. Vuodelle 2003 ei ole varsinaisesti osoitettu ajoitettuja hankkeita. Suunnitelmaan on liitetty hankekor, josta vuoden 2003 hankkeet tullaan pääsääntöisesti poimimaan. Myös vuosien 2000-2002 osalla poimitaan uudet hankkeet korista rahoituksen mahdollisesti kasvaessa.

Suunnitelman sisältöön ja sen rahoituskehykseen eivät ylemmät viranomaiset ole ottaneet vielä kantaa. Tiepiiri on esitellyt toiminta- ja taloussuunnitelman luonnoksen sekä pyytänyt siitä lausunnot Uudenmaan- ja Itä-Uudenmaan liitoilta sekä YTV:lta. Muille yhteistyökumppaneille ja sidosryhmille varataan mahdollisuus lausua mielipiteensä suunnitelmasta. Mielipiteet ja ehdotukset otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan seuraavaa suunnitelmaa laadittaessa. Painetun julkaisun lisäksi toiminta- ja taloussuunnitelma tulee nähtäville myös internetiin.

INLEDNING

I Nylands vägdistrikts verksamhetsplan och budget för tidsperioden fram till år 2003 presenteras väghållningens verksamhetsmiljö, syfte och målsättning, förutsatt finansiering samt väghållningens konsekvenser. Verksamhetsperioden sträcker sig över åren 2000 – 2003. Inkomstuppgörelsen för innevarande år och därmed överensstämmande moment ingår inte i denna plan.

Planen utgår från distriktets tidigare verksamhetsplan och budget, distriktets verksamhetsplan och budget fram till år 2010, verksamhetsplan och budget för Vägverket samt de mål som trafikministeriet satt upp. Man har strävat till att i planen såvitt möjligt även beakta landskapsförbundens och kommunernas förväntningar.

De årliga finansieringsramarna avgör åtgärdernas genomförande under verksamhetsperioden. De ytterligare reducerade anslagen för allmänna vägars grundväghållning och utveckling gör det svårt att uppnå målen. En betydande inskränkning av anslagen för utvecklingsprojektering innevarande år försvårar distriktets projektering och återspeglas i projekteringsberedskapen under de kommande åren.

I verksamhetsplanen och budgeten är ersättande investeringar samt till- och nybyggnadsinvesteringar tidsbestämda för åren 2000-2002. Det finns inget tidsbestämt projekt anvisat för år 2003. Projekten under år 2003 kommer att väljas ur en projektkorg, som bifogats planen och budgeten. Vid en eventuell ökad finansiering väljs nya projekt ur korgen även för åren 2000-2002.

Högre myndigheter har ännu inte tagit ställning till innehållet i och finansieringsramen för verksamhetsplanen och budgeten. Vägdistriktet har presenterat ett utkast och begärt utlåtande av Nylands och Östra Nylands förbund samt av SAD. Övriga samarbetspartner och intressegrupper ges möjlighet att framföra sina åsikter om densamma. Inkomna åsikter och förslag beaktas i mån av möjlighet när följande plan görs upp. Utöver den tryckta publikationen kommer verksamhetsplanen och budgeten även att läggas ut på internet.

SISÄLTÖ	Sivu
1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ SEKÄ TIE- JA LIIKENNEOLOT	7
1.1 Tieliikenteen kysyntä	7
1.2 Tieverkko	7
1.3 Tieliikenneolot	8
1.4 Aluerakenne	10
2 TIENPIDON PAINOTUKSET	11
2.1 Tiestön päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen	11
2.2 Liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen	11
2.3 Elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus	11
2.4 Joukkoliikenteen tarpeet	11
2.5 Kevyen liikenteen turvaaminen	12
3 TIENPIDON TAVOITTEET	13
3.1 Toimintalinjat tavoitteiden lähtökohtana	13
3.2 Tienpito liikennejärjestelmän toimivuuden edistäjänä	13
3.3 Liikenneturvallisuus	14
3.4 Ympäristö	15
3.5 Tieverkon kunto	17
3.6 Tienpidon taloudellisuus	17
4 TIENPIDON RAHOITUS JA TOIMENPITEET	18
4.1 Tienpidon rahoitus yhteensä	18
4.2 Tieverkon kehittämisen rahoitus	19
4.3 Perustienpidon rahoitus	20
4.4 Perustienpidon tuoteryhmittely	21
4.4.1 Hoito	21
4.4.2 Ylläpito- ja korvausinvestoinnit	22
4.4.3 Perustiepidon laajennus- ja uusinvestoinnit	23
4.4.4 Suunnittelu	23
4.4.5 Tiehallinto	24
4.4.6 Tutkimus ja kehittämistoiminta T&K	24

4.4.7	Muut rahoitusmomentit	24
5	VAIKUTUKSET	25
5.1	Vaikutusten arviointi ja seuranta suunnitteluprosesseissa	25
5.2	TTS:n suunnitelmatason vaikutukset	25
6	LIITTEET	28
6.1	Tieverkon kehittämishankkeet 2000-2002	28
6.2	Tieverkon kehittämishankkeiden hankekori	28
6.3	Perustienpidon hankkeet 2000-2002	28
6.4	Perustienpidon hankekori	28
6.5	Tieverkon kehittämishankkeiden hankekuvaukset	28
6.6	Uudenmaan liiton lausunto	28
6.7	Itä-Uudenmaan liiton lausunto	28
6.8	YTV:n lausunto	28
6.9	TTS:ssa käytettyjen lyhenteiden selitykset	28
6.10	Hankekartta	28

1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ SEKÄ TIE- JA LIIKENNEOLOT

1.1 Tieliikenteen kysyntä

Autokanta

Vuoden 1998 lopussa oli Suomessa 2,31 miljoonaa rekisteröityä autoa, joista henkilöautoja oli 2,01 miljoonaa. Uudenmaan tiepiirin alueella oli vuonna 1998 0,54 milj. autoa, joka on 23,4 % koko maan autokannasta. Autotiheys tiepiirin alueella on 405 autoa 1000 asukasta kohti.

Tieliikenne

Suomen henkilöliikenteestä on tieliikenteen osuus 93 % ja tavaraliikenteestä kuljetetaan 66 % tieliikenteessä. Uudenmaan tiepiirissä yleisten teiden liikennesuorite vuonna 1998 oli 5834 milj. autokm. Se on 20 % koko maan liikennesuoritteesta. Yleisten teiden liikenne kasvoi vuoden 1998 aikana Uudenmaan tiepiirin alueella 2,7 %.

Pääkaupunkiseudulla liikenteen kasvu oli 3,5 % ja muulla tieverkolla 3,4 %. Suunnitelmakaudella 2000-2003 kasvuksi on arvioitu n. 11 %.

Tiepiirin yleisten teiden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuoden 1998 lopussa oli n. 3337 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne on yli kolminkertainen koko maan keskimääräiseen vuorokausiliikenteeseen (924) verrattuna.

Pääkaupunkiseudulla tehdään päivittäin 2,6 miljoonaa matkaa, joista lähes 2 miljoonaa matkaa tehdään moottoriajoneuvolla. Moottoriajoneuvomatkoista henkilöautoliikenteen osuus on 61 % ja joukkoliikenteen osuus 39 %. Joukkoliikenteen arkipäivien matkasuoritteesta 64,5 % on tieliikennettä. Kevyen liikenteen matkoja on 0,6 miljoonaa.

1.2 Tieverkko

Uudenmaan tiepiirin yleiset tiet on luokiteltu toiminnallisesti valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Luokitusta käytetään tieverkon kehittämisen ja tienpidon suunnittelun ohjaamisessa.

- Päätieverkko, valta- ja kantatiet, ovat tärkeä osa valtakunnallista liikenneinfrastruktuuria ja alueella on myös maantieteellisesti tärkeimpien pääteiden alkupiste. Niitä suunnitellaan ja kehitetään tiiviissä vuorovaikutuksessa muun infrastruktuurin ja aluerakenteen suunnittelun ja kehittämisen kanssa.
- Seututiet ja yhdystiet muodostavat yhdessä kuntien ylläpitämien katujen ja kaavateiden kanssa pääosan seudullisesta ja paikallisesta liikenneinfrastruktuurista. Niiden ylläpito ja kehittäminen on osa yhteistyötä jota tehdään aluekehitysviranomaisten ja kuntien kanssa.

Tiepiirin hallinnassa olevat kevyen liikenteen väylät ovat pääsääntöisesti osa muuta tieverkkoa. Kevyen liikenteen tarpeet kohdistuvat väyläverkon yhteinäisyyteen ja liikenneturvallisuuteen.

EU:n alueella on käytössä yleiseurooppalaiset TEN-liikenneverkot, joiden tarkoituksena on parantaa yhteismarkkinoiden liikenteen toimintaedellytyksiä. EU:n myötä tiepiirin tieverkko on liitetty yleiseurooppalaiseen yhteysverkkoon (TERN). Uudenmaan tiepiirissä tärkein kokonaisuus TERN:n kehittämisessä on ns. Pohjolan kolmion eli liikennekäytävän E 18 Turku - Helsinki - Pietari (Moskova) yhteyksien kehittäminen. Muita tärkeitä ovat Eurooppa-tiet E12 ja E75 sekä Vt 6.

Uudenmaan piirin tieverkko on 4620 km, josta päällystetty 84 %. Lisäksi rampeja on yhteensä 239 km sekä lauttavälejä 1 km. Tiepiirin tiestöstä on moottoriteitä 211 km ja moottoriliikenneteitä 57 km. Tieverkolla on siltoja 1658 kpl ja kevyen liikenteen teitä 453 km. Valaistuja teitä on 1408 km. Losseja on tieverkolla 3 kpl

Tieverkon pintakunto ja rakenteellinen kantavuus on säilynyt ennallaan viime vuosina. Tiepiirin teistä on sorapintaisia 762 km. Painorajoitettuja siltoja on tiepiirin alueella 16 ja ne sijaitsevat alemmalla tieverkolla.

Tiepiirin alueella oli vuoden 1998 lopussa tavoitekuntotilan alittavia päällystettyjä teitä, mutta 1990 luvulla ei ole asetettu tästä johtuvia painorajoituksia. Kelirikkokohteita oli 26,5 km vuonna 1998, kun taas edellisvuonna niitä oli vain 1,6 km. On mahdollista, että kelirikkokohteita on tulevinakin vuosina ja vuosittaiset vaihtelut kelirikkokojen määrässä saattavat olla edelleenkin suuria. Vaihtelusta huolimatta odotetaan runkokelirikosta liikenteelle aiheutuvien haittojen keskimäärin vähenevän suunnitelmakaudella lisäpanostuksen vuoksi.

Sorateiden keskimääräinen rakenteellinen kunto laskee jonkin verran runkokelirikon poistamisesta huolimatta, koska sorateiden normaalin kunnossapidon rahoitusta joudutaan vähentämään.

1.3 Tieliikenneolot

Tieliikenne on kasvanut viime vuosina. Suurinta kasvu on ollut päätieverkolla ja etenkin pääkaupunkiseudulla. Vaikka tiepiirin alueella lisätään välityskyyä ei ruuhkautuvien teiden määrä vähene. Palvelutason lasku D-tasolle (HCM-luokitus) ruuhka-aikoina joudutaan hyväksymään suunnitelmissa.

Vuoden 1998 aikana ruuhkautuvien teiden määrä lisääntyi. Tilanne on vaikein pääkaupunkiseudulla, jossa Kehä I ja Kehä III sekä sisääntuloteiden liittymät katuverkkoon ovat päivittäin ruuhkautuneita. Valmistuneet hankkeet ovat vähentäneet ruuhkautuvaa tiepituutta, mutta liikenteen lisääntymisellä on ollut huomattavasti suurempi, päinvastainen vaikutus.

Palvelutasoa arvioitaessa on huomattava, että käytetty amerikkalainen HCM-luokitus kuvaa vain jatkuvaa liikennevirtaa, eikä se ota huomioon mm. liittymistä tai liikennevaloista aiheutuvia pysähdyksiä. Liikenteen sujuvuutta Uudellamaalla arvioitaessa tulee HCM-luokituksen lisäksi käyttää matka-aika selvityksiä.

Liikennemuodosta riippumatta tienkäyttäjät arvostavat entistä enemmän sujuvuuden ja turvallisuuden lisäksi myös väyläarkkitehtuurin kehittämistä, tien kuuluvien laitteiden ylläpitoa, maiseman hoitotoimenpiteitä ja ympäristöhaittojen vähentämistä.

Pääkaupunkiseudulla tapahtuneen liikenteen nopean kasvun myötä aamu- ja iltatuntien työmatkaliikenteen ruuhkautuminen aiheuttaa ongelmia liikenneturvallisuudessa sekä joukkoliikenteen sujuvuudessa. Pääkaupunkiseudun maankäytön tehostuminen ja uudet rakennusalueet aiheuttavat myös tiepiirissä jatkuvaa liikennejärjestelmän kehittämistarvetta sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä ympäristöhaittojen vähentämiseksi.

Tienpidon määrärahojen supistumisen vuoksi alempiluokkaisen tieverkon kunto on laskenut. Hoidon tasoa on myös jouduttu laskemaan ja suuntaamaan hoitotoimenpiteitä tieverkon tärkeimmille osille. Liikennöitävyyden huonontuminen on aiheuttanut tyytymättömyyttä etenkin päällystettyjen ja kevytpäällysteisten teiden käyttäjissä haja-asutusalueilla.

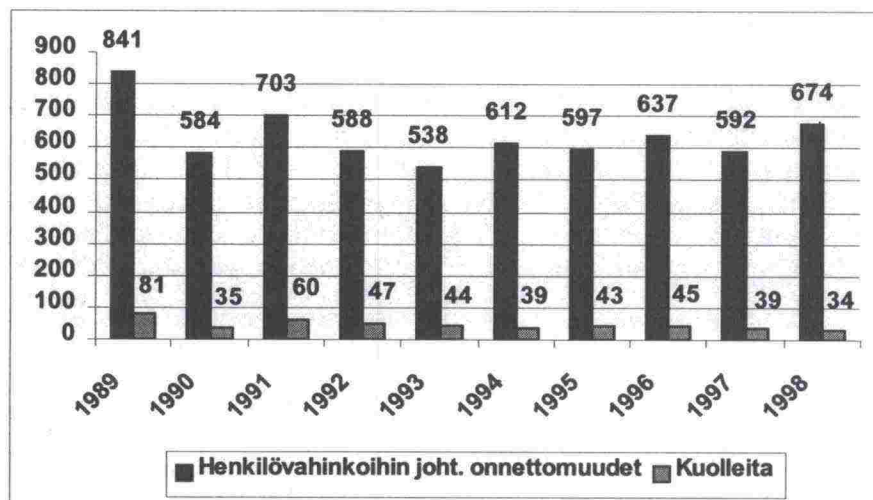
Uudenmaan tiepiirin päätieverkolla on moniongelmaisia tiejaksoja, joiden liikenne ruuhkautuu tien huonon laadun takia jo pienillä liikennemäärillä. Näiden teiden geometria on huono ja liikenneturvallisuus heikko, eikä tien palvelutaso tyydytä tienkäyttäjiä. Tien iän myötä myös rakenne on loppuun kulunut ja peruskorjaustarve on ajankohtainen lähitulevaisuudessa. Tiepiirin alueella moniongelmaisista teistä Vt 25 Hanko-Tammisaari välin parantaminen valmistuu suunnitelmakaudella ja Vt 6 Koskenkylä-Kouvola on alkavana kehittämishankkeena vuonna 2001.

Uudenmaan tiepiirin yleisillä teillä on nopeusrajoitusjärjestelmä joka muodostuu 80 km/h yleisrajoituksesta ja tiekohtaisista nopeusrajoituksista. Päätieverkolla on pääosin 100 km/h tai 80 km/h nopeusrajoitukset ja moottoriteillä vastaavasti 120 km/h tai 100 km/h. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi tiepiiri asettaa pääteille talvinopeusrajoituksia. Muutamia taajamiin on asetettu pysyvä 40 km/h nopeusrajoitus.

Liikenneturvallisuuden parantamiselle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen on muodostunut vuosi vuodelta vaikeammaksi. Suurimpia ongelma-alueita ovat päätieverkon kuolemaan johtaneet kohtaamisonnettomuudet ja loukkaantumiseen johtaneet suistumisonnettomuudet sekä kevyen liikenteen onnettomuudet. Keinot onnettomuuksien vähentämiseksi ovat yhä kalliimpia. Turvallisuutta parantavat toimenpiteet vaikuttavat hitaasti suunnittelujärjestelmien ja uusien ratkaisujen kehittämisen kautta. Liikenneturvallisuustyön tueksi tarvitaan yhteiskunnallista keskustelua nopeusrajoitusten tasosta ja liikenneturvallisuustyön vastuukysymyksistä.

Vuonna 1997 henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä oli 592. Määrä kääntyi selvään laskuun edellisvuodesta. Onnettomuuksissa kuoli 39 henkilöä, mikä on 6 vähemmän kuin vuonna 1996. Vuoden 1998 tietojen mukaan kuolemaan johtaneiden vakavien onnettomuuksien määrä on edelleen vähentynyt edellisen vuoden tasosta tiepiirin yleisillä teillä. Vuonna 1998 tapahtui 674 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta, joissa kuoli yhteensä 34 henkilöä. Kuvan 1 mukainen onnettomuusvertailu on tehty nykyisen tieverkon mukaan.

Kuva 1. Henkilövahinko-onnettomuudet Uudenmaan tiepiirissä 1985-1998.



1.4 Aluerakenne

Uudenmaan tiepiirin toiminta-alue noudattelee Uudenmaan- ja Itä-Uudenmaan maakuntien liittojen rajoja. Alueella on 1,34 miljoona asukasta, joka on 26 % koko maan väestöstä. Asutus ja elinkeinoelämä on keskittynyt pääkaupunkiseudulle ja tälle alueelle on ennustettu mittavaa 200 000 - 300 000 asukkaan väestönlisäystä vuoteen 2020 mennessä. Kansainvälinen toiminta on lisännyt EU:n myötä pääkaupunkiseudun talouselämän ja kulttuurin merkitystä.

Alueen kymmenen kuntaa muodostavat ns. pääkaupunkiseudun kehysalueen, Helsingin seudun. Tämän kehysalueen työmatkaliikenne käyttää pääosin yleisiä teitä ja työmatkat suuntautuvat pääkaupunkiseudulle. Haja-asutus on lisääntynyt viime vuosikymmenien aikana kehysalueella ja keskuksia yhdistävien teiden varsilla.

Uudenmaan liiton alueella on Helsingin seudun lisäksi neljä muuta selvästi erottuvaa keskusseutua: Hangan-Tammisaaren-Karjaan seutu, Lohjan-Vihdin-Karkkilan seutu, Hyvinkään-Riihimäen seutu sekä Itä-Uudenmaan liiton alueella Porvoon-Loviisan seutu.

2 TIENPIDON PAINOTUKSET

Uudenmaan tiepiirin tienpitotoimenpiteet kohdistetaan eri painopistealueille käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa ja laitoksen tiepolitiikan mukaisesti sekä ottamalla huomioon tienkäyttäjien odotukset. Tiepiirin painopistealueet suunnitelmakaudella ovat seuraavat:

2.1 Tiestön päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen

Teiden päivittäinen liikennöitävyys turvataan pääasiassa tiestön hoitotoimenpiteillä niin, että teiden hoidon taso säilyy hyväksytyjen toimintalinjojen mukaisena kaikkina vuorokauden aikoina. Hoidon osuus perustienpidon rahoituksesta on 32 %. Valtakunnallisiin talvihoidon vaatimuksiin nähden toteutetaan kireämpien vaatimusten edellyttämiä toimia. Myös poikkeuksellisissa sääolosuhteissa päivittäinen liikennöitävyys on etusijalla.

2.2 Liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen

Liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen on kaikkea tieliikennettä koskeva keskeinen yhteiskunnallinen tavoite. Tielaitos osallistuu valtakunnalliseen liikenneturvallisuustyöhön ja eri yhteistyömuotojen kautta koko liikennejärjestelmän turvallisuuden parantamiseen. Valtioneuvoston periaatepäätöksessä 28.8.1997 asetettiin valtakunnalliset tavoitteet tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi vuoteen 2005 mennessä. Periaatepäätöksessä asetetaan tavoitteeksi vakavimpien liikenneonnettomuuksiin vähentäminen yhtä nopeasti kuin 1990-luvulla ja pääseminen nykyistä lähemmäs Ruotsin ja Norjan turvallisuustasoa. Tällöin liikennekuolemien määrä olisi alle 250 vuonna 2005.

Tielaitoksen vastuulla on vakavien liikenneonnettomuuksien vähenemästä neljännes. Tiepiiri on laatinut vuoden 1998 aikana Tielaitoksen toimintalinjoja noudattavan liikenneturvallisuusstrategian ja sitä toteuttavan toimenpideohjelman. Ohjelma otetaan huomioon toiminta- ja taloussuunnitelmassa.

2.3 Elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus

Kuljetusten sujuvuus vaikuttaa elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Tienpidon suunnittelussa selvitetään edelleen elinkeinoelämän odotuksia ja asetetaan elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta parantavat toimenpiteet etusijalle.

2.4 Joukkoliikenteen tarpeet

Joukkoliikenne on olennainen osa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmää. Suunnitelmakaudella joukkoliikenteen kehittämisessä painotetaan matkaketjujen sujuvuutta ja liikennemuotojen yhteistoimintaa. Muilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenne otetaan huomioon alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa. Tienpidon investointihankkeissa otetaan huomioon linja-

autoliikenteen tarpeet ja saattoliikenteen mahdollisuus. Hankevalinnoissa ja tarkasteluissa tulevat korostuneesti esille kehäteitä risteävät liittymät.

Haja-asutusalueella joukkoliikenteen tarpeet otetaan huomioon normaaleissa tienpidon toimenpiteissä. Alemman tieverkon linja-autoreiteillä linja-autojen kulku turvataan talvikunnossapidon täsmäohjauksella.

2.5 Kevyen liikenteen turvaaminen

Kevyen liikenteen olojen kehittämisen painopiste ja uusien väylien rakentamisen pääpaino on yleisten teiden verkolla taajamissa ja taajamien lähialueilla, joissa myös käyttäjämäärät on suuret. Suunnittelussa pyritään ottamaan huomioon etenkin kasvavien taajamien liikennetarpeet. Myös verkollisia hankkeita pyritään toteuttamaan. Rahoituksen niukkuuden takia pitkiä linjaosuuksia joudutaan toteuttamaan jaksoittain. Pääkaupunkiseudulla kevyen liikenteen järjestelyjen tarpeet ja kehittämislinjat selvitetään erikseen.

3 TIENPIDON TAVOITTEET

3.1 Toimintalinjat tavoitteiden lähtökohtana

Tienpidolle asetettavat tavoitteet kohdistuvat sujuvuuteen, turvallisuuteen, ympäristöön, tieverkon kuntoon ja tienpidon taloudellisuuteen. TTS-kauden tavoitteet ovat pohjana myös yksivuotisille tulostavoitteille.

Tiepiirin PTS 2010-suunnitelmassa on asetettu liikennejärjestelmän yleistavoitteita, jotka on otettu TTS-kaudelle tienpidon päämäärien lähtökohdaksi:

Talous

- yhteiskunnallinen tehokkuus
- yritystalous (kilpailukyky ja logistiikka)

Alueellinen ja sosiaalinen tasa-arvo

- liikkumisen alueellinen tasa-arvo
- liikkumisen sosiaalinen tasa-arvo

Ympäristö ja turvallisuus

- ihmisiin kohdistuvien haittavaikutusten minimointi
- luontoon ja ympäristöön kohdistuvien haittavaikutusten minimointi
- liikennejärjestelmän sopeutuminen rakennettuun ympäristöön
- luonnonvarojen säästäminen

3.2 Tienpito liikennejärjestelmän toimivuuden edistäjänä

Tienpidon päämääränä on koko liikennejärjestelmän toimivuuden edistäminen. Liikennejärjestelmän suunnittelun, tienpidon ja liikenteen hoidon lähtökohtana on kestävän kehityksen periaatteet.

Tielaitoksen toiminnan lähtökohtana on koko liikenteen näkökulma mukaan lukien muut liikennemuodot ja liikenneverkot. Tiepiiri osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen, suunnitteluprosessien ja uusien ratkaisujen sekä yhteistyömuotojen kehittämiseen sidosryhmien kanssa. Suunnittelussa otetaan lähtökohdaksi liikkujien matkaketjut, sosiaalinen ja alueellinen tasa-arvo ja muut liikennejärjestelmän ja yhdyskuntasuunnittelun tavoitteet. Liikennejärjestelmän toimivuuden edistämällä tuetaan turvallisen liikenneympäristön kehittämistä, kevyen ja joukkoliikenteen asemaa, liikenteen ympäristöhaittojen ennaltaehkäisyä ja vaikutetaan liikenteen kysyntään.

Tiepiiri toimii aktiivisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmien käynnistämiseksi alueellaan. Tavoitteena on laatia vuoteen 2005 mennessä liikennejärjestelmäsuunnitelmat yhteistyössä sidosryhmien kanssa:

- Pääkaupunkiseudulle
- Keski - Uudellemaalle
- Lohjan seudulle
- Hangon – Tammisaaren - Karjaan seudulle
- Porvoon - Loviisan seudulle

Näillä seuduilla tiepiiri toteuttaa suunnitelman valmistumisen jälkeen vain sellaisia tie- ja katuverkon kehittämishankkeita, jotka seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on todettu tarpeelliseksi. Tiepiirin alueella on liikennejärjestelmäsuunnitelma laadittu pääkaupunkiseudulle. Keski-Uudenmaan ja Hyvinkään-Riihimäen seutua koskeva liikennejärjestelmäsuunnitelma on tekeillä. Sen ensimmäinen vaihe valmistuu kesällä 1999. Tiepiiri on varautunut omalta osaltaan aloittamaan Porvoon-Loviisan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vielä tämän vuoden loppupuolella.

Liikenteen sujuvuus

Sujuvuutta parantamalla kohennetaan liikennejärjestelmän kykyä palvella liikennettä. Tieliikenteen sujuvuus on riippuvainen tien teknisestä tasosta ja kunnosta sekä liikenteellisestä toimivuudesta. Sujuvuuden paranemiseen vaikuttavat hoidon ja ylläpidon toimenpiteet sekä investoinnit ja liikenteen hallintajärjestelmän kehittäminen. Sujuvuustavoitteen toteuttamiseksi tavoitteena on, että liikenteen kasvusta johtuvat ja työmatkaliikennettä sekä elinkeinoelämän kuljetuksia haittaavat ruuhkat eivät lisäännä eikä odotettavissa olevien matka-aikojen ennustettavuus heikkene. Tämä edellyttää seuraavia toimenpiteitä:

- sujuvuutta parantavia investointeja suunnataan pääkaupunkiseudun ruuhkautuville tieosuuksille.
- turvataan päivittäinen liikennöitävyys ottaen huomioon tavara- ja joukkoliikenteen tarpeet.
- hoidosta ja ylläpidosta sekä rakentamisen teettämisestä sujuvuudelle aiheutuvat häiriöt otetaan huomioon ja minimoidaan tienpidossa.
- kehitetään liikenteen tiedottamis- ja ohjausjärjestelmiä.

Liikenteen sujuvuudelle asetetaan vuosittaisia tulostavoitteita ja sujuvuuden kehittymistä seurataan. Tavoitteen mittaamista varten kehitetään ja otetaan käyttöön sujuvuusmittareita, jotka pohjautuvat elinkeinoelämän kuljetusten matka-aikojen ennustettavuuteen ja asiakastytyvyyteen.

Joukkoliikenne on osa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmää. Selkeät ja sujuvuutta lisäävät vaihtopysäkkijärjestelyt sekä liityntä- ja saattopysäköintimahdollisuudet parantavat koko liikennejärjestelmän toimivuutta. Pitkämatkaisen linja-autoliikenteen palvelutasoa nostetaan kehittämällä pikavuoropysäkkiverkkoa. Lisäksi parannetaan myös linja-autoliikenteen toimintavarmuutta joukkoliikenteen runkoverkolla. Toimenpiteet voidaan toteuttaa erilaisilla kaista- ja etuisuusjärjestelyillä.

3.3 Liikenneturvallisuus

Valtakunnan tason liikenneturvallisuustyötä ohjaavat liikenneministeriön raportti 33/96 "Liikenneturvallisuussuunnitelma 1997 - 2000" ja valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvaamiseksi 28.8.1997. Tielaitoksen johtokunta on hyväksynyt liikenneturvallisuustyön toimintalinjat julkaisussa "*Liikenneturvallisuus 2005, Toimintalinjat liikenneturvallisuuden parantamiseksi*", jonka mukaan tiepiiri laati vuonna 1998 oman liikenneturvallisuusohjelmansa.

Tiepiirin tulee toimenpiteillään saavuttaa vuosittain noin 6:n henkilövahinko-onnettomuuden laskennallinen vähentymä vuosittain, jotta Tielaitoksen tavoite toteutuisi. Keinoina liikenneturvallisuustavoitteen saavuttamiseksi ovat:

- vuoteen 2005 ulottuva 1998 valmistunut liikenneturvallisuusohjelma otetaan huomioon tienpidon suunnittelussa.
- liikenneturvallisuustavoite sisällytetään suunnittelun, hoidon, ylläpidon ja rakentamisen hankintamenettelyihin ja tuotannon toimintajärjestelmiin.
- nopeusrajoituksia koskevia periaatteita tarkistetaan.

Kevyen liikenteen olojen kehittäminen

Tavoitteena on edistää jalankulku- ja polkupyöräliikennettä kevyen liikenteen väyliä lisäämällä. Haja-asutusalueilla etsitään keinoja parantaa kevyen liikenteen oloja nykyistä edullisemmin, jotta toimenpiteet voitaisiin kohdistaa laajemmalle osalle tieverkkoa. Keinoina käytetään nopeusrajoitusten alentamista, piennarratkaisujen kehittämistä sekä pysäkkiyhteyksien ja näkemäolojen parantamista. Tiepiirin liikenneturvallisuuden toimenpideohjelma (1998) sisältää niinkään useita kevyen liikenteen olojen parantamistoimenpiteitä.

Pääkaupunkiseudulla selvitetään kevyen liikenteen järjestelyjen kehittämistarpeet (1999) ja luodaan kehittämislinja ja toimenpideohjelma. Tavoitteena on vahvistaa kevyen liikenteen asemaa pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmässä ja tukea matkakettujen toimivuutta.

3.4 Ympäristö

Tavoitteena on tieliikenteen ja tienpidon haittojen vähentäminen ja ennaltaehkäisy sekä ratkaisujen hyvä sopeuttaminen maisemaan ja lähiympäristöön. Toiminnassa ympäristöasiat sisäistetään osaksi tienpitoa ja sen prosesseja.

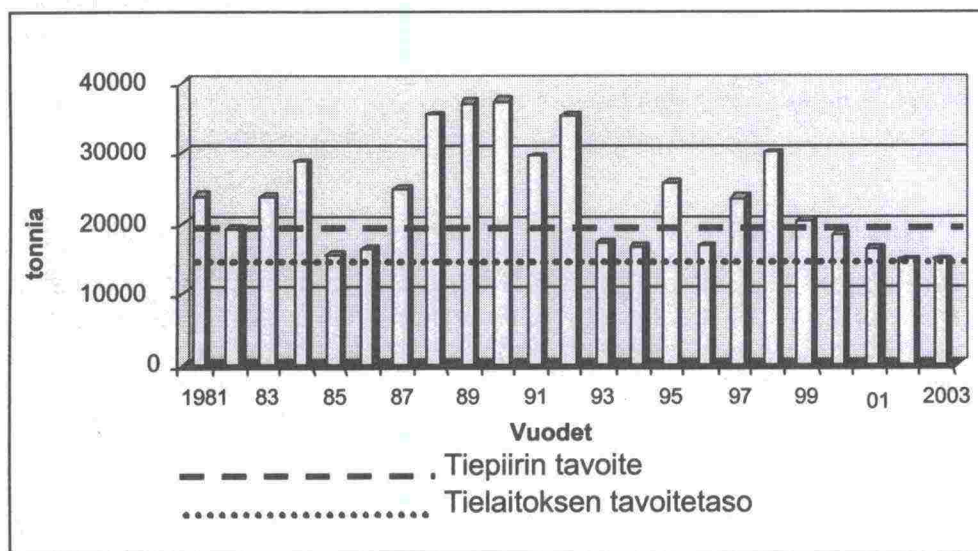
- tavoitteiden saavuttamiseksi laaditaan ympäristön toimenpideohjelma vuosille 2001 – 2004.
- yleisten teiden liikennemelutilanne selvitetään kattavasti.
- nykyisten teiden liikenteen ympäristöhaittoja vähennetään toteuttamalla kiireellisimmät pohjavesien suojaustoimenpiteet ja meluntorjuntakohteet sekä taajamaympäristön parantamishankkeet.
- tiesuolan käyttöä vähennetään siten, että vuonna 2002 suolaa käytetään liukkauden torjuntaan enintään 20 000 tonnia.
- ympäristötavoite sisällytetään suunnittelun, hoidon, ylläpidon ja rakentamisen hankintamenettelyihin, tuotteiden laatuvaatimuksiin ja laatuja järjestelmiin tienpitotoimenpiteille.
- kaupunkiseuduilla laaditaan toimintalinjat ja toteutetaan niitä yhdessä kaupunkien ja kuntien kanssa.
- selvitetään tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiskeinoja ja tiepiirin toimien vaikutuksia niihin.
- tieverkkoa kehitetään osana yhdyskuntarakennetta sellaiseen suuntaan, että yleisesti liikennetarve vähenee ja toisaalta joukkoliikenteen osuutta voidaan kasvattaa erityisesti työmatkaliikenteessä.

- uusissa suunnittelu- ja rakentamishankkeissa kiinnitetään erityistä huomiota väylän sopeuttamiseen sekä maisemaan että lähiympäristöön. Tavoitteena on suunnittelun ja väyläarkkitehtuurin keinoilla sovittaa tie lähiympäristön vaatimuksiin ja tarvittaessa myös parantaa väylämiljöötä hankkeen avulla.
- tiemerkintöjen liuotinpäästöjä vähennetään.

Ympäristötavoitteen toteutumista ohjataan ja seurataan vuosittaisilla tulostavoitteilla. Varmistetaan auditoinnin ympäristöasioiden sisällyttäminen tienpidon prosesseihin. Vaaditaan toimintojen tuottajilta ympäristöasiat sisältävää laatusuunnitelma tai laatujärjestelmä.

Uudenmaan tiepiirin alueella on tavoitteena vähentää suolankäyttöä liukkaudentorjunnassa niin, että keskimääräinen kokonaiskäyttö on suunnitelma-kaudella alle 20 000 tonnia vuodessa. Suolattavan tieverkon pituuden kasvu aiheuttaa paineita tavoitearvon nostamiseen. Suolan käyttöä vähennetään kohdekohtaisesti tärkeillä pohjavesialueilla olevilla tieosuuksilla.

Kuva 2. Suolan käyttö liukkaudentorjuntaan



Suolan käyttöä vähennetään ja vähentäminen kohdistetaan erityisesti aroille pohjavesialueille. Suolaa korvataan osittain myös hiekalla. Suolakloridien määrää vähennetään käyttämällä natriumkloridin tilalla muita korvaavia hyväksytyjä aineita. Hoidon hankintamenettelyjä ja laatuvaatimuksia kehitetään niin, että niiden avulla pystytään ohjaamaan paremmin suolan käyttöä.

Suolan käyttömääriä ja suolatun tiestön vaikutuspiirissä olevien pohjavesialueiden suolapitoisuuden kehitystä seurataan sekä raportoidaan näistä säännöllisesti.

3.5 Tieverkon kunto

Tien kunnolla tarkoitetaan tien rakenteen ja tien pinnan kuntoa, päällysteyillä teillä päällysteen kuntoa ja sorateilla tien pintakuntoa.

Tienpidon päämääränä on tieverkon kunnan säilyttäminen sellaisena, että yhteiskunnan eli tienpitäjän ja tienkäyttäjien kustannukset ovat optimaaliset. Tieverkon kuntoon vaikuttavat toimenpiteet mitoitetaan siten, että liikenteestä ja ilmastosta aiheutuva kuluminen ei aiheuta tiestön äkillistä rapautumista eikä vähennä tiestön pääoma-arvoa hallitsemattomasti. Tienpidon rahoituksen laskiessa joudutaan kuitenkin päätiet ja muut liikenteellisesti merkittävimmät tiet asettamaan etusijalle.

Tielaitoksen päämääränä on pysäyttää tieverkon kunnan lasku ja huonokuntoisten teiden määrän kasvu.

Suunnitelmakauden tavoitteena on päätieverkon kunnan säilyttäminen hyvänä ja huonokuntoisten teiden määrän kasvun rajoittaminen alle 50 km:iin vuodessa. Sorateiden runkokelirikosta liikenteelle aiheutuvia haittoja vähennetään.

Teiden kuntoa seurataan jatkuvasti mittauksilla. Sorateiden kelirikkokohtia ja kelirikosta aiheutuvia liikennerajoituksia seurataan jatkuvasti. Teiden kunnolle asetetaan vähimmäistaso, jota ei saa alittaa.

3.6 Tienpidon taloudellisuus

Tiepiirin tavoitteena on parantaa tienpidon taloudellisuutta yksikkökustannuksia alentamalla sekä hoidon ja muiden toimenpiteiden palvelutasoja tarkentamalla. Tiehallinnon toimintamenojen suhteellista osuutta perustienpidon rahoituksesta alennetaan keskimäärin 1,6%, mikä on n. 3,5 Mmk suunnitelmakaudella.

Toimenpiteitä tavoitteen saavuttamiseksi:

- kehitetään hankintamenettelyjä sekä markkinoiden ja hankintojen hallintaa
- avataan tuotantoa avoimelle kilpailulle Tielaitoksen linjausten mukaisesti
- parannetaan investointien taloudellisuuden arviointimenetelmiä ja kehitetään tienpitotuotteita
- sopeutetaan resurssit vastaamaan tienpidon rahoituksen ja kysynnän edellyttämää tarvetta
- parannetaan hallinnassa olevan kiinteän omaisuuden käytön tehokkuutta vähentämällä omaisuusyksiköiden määrää

4 TIENPIDON RAHOITUS JA TOIMENPITEET

4.1 Tienpidon rahoitus yhteensä

Liikenneministeriön ja Tielaitoksen antamien kehysten mukainen rahoituksen jakautuma on tiepiirissä taulukon 1 mukainen.

Taulukko 1. Perussuunnitelman mukainen tienpidon rahoitus

Perussuunnitelma	1998 arvio	1999 TAE	2000	2001	2002	2003
Perustienpito	305	306	325	325	325	325
Kehittäminen	326	268	369	367	313	350
Ulkopuoliset työt	41	35	35	35	35	35
Maanlunastus	22	26	26	26	26	26
Yhteensä	694	635	755	753	699	736

Tämän lisäksi on laadittu vaihtoehtoinen kehittämissuunnitelma 500 Mmk korkeampaan tasoon koko Tielaitoksessa. Lisärahoituksesta 300 Mmk käytettäisiin perustienpitoon ja 200 Mmk tieverkon kehittämiseen. Alkaviin kehittämishankkeisiin on vuodelle 2003 suunnitelmassa varattu 50 Mmk.

Kehittämisvaihtoehdolla voidaan pysäyttää tieverkon kunnon heikkeneminen ja parantaa liikenneturvallisuustavoitteen toteutumismahdollisuuksia lisäämällä perustienpidon investointeja. Kehittämishankkeiden lisärahoitus käytettäisiin pääasiassa käynnissä olevien hankkeiden aikataulujen tiivistämiseen ja kiireellisten uusien hankkeiden aloittamiseen.

Taulukko 2. Kehittämissuunnitelman mukainen tienpidon rahoitus

Kehittämissuunnitelma	1998 arvio	1999 TAE	2000	2001	2002	2003
Perustienpito	305	306	360	360	360	360
Kehittäminen	326	268	390	450	400	430
Ulkopuoliset työt	41	35	35	40	40	40
Maanlunastus	22	26	26	26	30	30
Yhteensä	694	635	811	876	830	860

4.2 Tieverkon kehittämisen rahoitus

Tieverkon kehittämishankkeet ovat kehittämisen määrärahoilla toteutettavia uusinvestointeja tai laajennusinvestointeja, jotka ovat kustannuksiltaan merkittäviä ja muuttavat olennaisesti tieverkkoa tai tiejakson tasoa. Kehittämishankkeet kohdistuvat päätieverkolle tai muutoin merkittävälle tieosuuksille tai ovat kustannuksiltaan merkittäviä silta- tms. hankkeita.

Kehittämishankkeiden suunnitteluun kuuluu hankkeiden tarveselvitysten, yleissuunnitelmien ja tiesuunnitelmien tekeminen. Rakennussuunnitelmien laatiminen rahoitetaan pääsääntöisesti hankkeen toteuttamisen rahoista.

Suunnitelmakaudella tarkennetaan edelleen päätieverkon kehittämisen toimintalinjoja vastaamaan näköpiirissä olevia rahoituskehyksiä. Toimintalinjan muutokset näkyvät suunnitelmakaudella suunnitteluhankkeissa ja jonkin verran suunnitelmakauden loppupuolen toteuttamishankkeissa. Jo laadittujen kehittämishankkeiden yleissuunnitelmia tarkistetaan vastaamaan muuttuvia toimintalinjoja.

Päätieverkon kehittämishankkeiden ohjelman lähtökohtina ovat Tielaitoksen TTS 2000-2003, LM:n julkaisu: Liikenneverkkojen kunnossapito ja kehittäminen vuosina 2000-2003, Suomen liikennejärjestelmä 2020, talousarvioehdotus sekä rahoituskehys vuosille 2000 - 2003

Vuonna 1999 käynnissä olevien hankkeiden jatkorahoitustarve on suurempi kuin rahoituskehys, minkä vuoksi TAE:n valmistelussa on jouduttu tarkistamaan hankkeiden Hanko-Tammisaari ja Helsingin lentoaseman tiejärjestelyt vuosirahoitusta. Vuosirahoitusten supistukset palautuivat osittain ennalleen TAE:n käsittelyn aikana.

Kehittämishankkeiden valinnassa ovat kiireellisimpiä E18-tiehen liittyvät kohteet, moniongelmaisen Vt 6 parantaminen ja yleiseksi tieksi kokonaan muuttuneen Kehä I:n kohteet.

Hankekorissa on esitetty ne kehittämishankkeet, jotka eivät mahdu kehysten mukaiseen hankeohjelmaan vuoteen 2002 mennessä. Hankekori muodostuu pääasiassa Suomen liikennejärjestelmä 2020 -raportin hankkeista. Päämääränä on kehittää tieverkkoa mm. siten, että yhteysvälin Turku-Helsinki-Vaalimaa parantamattomat osuudet rakennetaan moottoriteiksi ja Kehä III:n palvelutasoa parannetaan. Toteutustaan odottavat myös Vuosaaren satamatie, Vt1/Vt4 Hakamäentie, Pääkaupunkiseudun pysäkkijärjestelyt, sekä eräät Kehä III:n ja Kehä I:n hankkeet.

4.3 Perustienpidon rahoitus

Taulukko 3. Perustienpidon rahoitus tuoteryhmittäin

TUOTERYHMÄ / Mmk	Toteut. 1997	Toteut. 1998	Myön. 1999	Per. 2003	Keh. 2003
Hoito					
Talvihoito	71,3	58,6	54,2	52,0	52,0
Liikenneympäristön hoito	46,4	38,0	32,1	34,0	34,0
Sorateiden hoito	13,0	12,2	7,5	8,0	8,0
Rakenteiden ja laitteiden hoito	5,0	7,5	10,0	10,0	11,0
Lossi- ja lauttaliikenteen hoito	7,0				
Yhteensä	142,7	116,3	103,8	104,0	105,0
Ylläpito ja korvausinvestoinnit					
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito	4,7	6,5	6,0	8,0	11,0
Päällystettyjen teiden ylläpito	49,1	46,6	27,0	32,0	40,0
Korvausinvestoinnit	31,2	29,9	55,1	40,0	55,0
Yhteensä	85,0	83,0	91,1	83,0	106,0
Laajennus- ja uusinvestoinnit	69,9	71,8	73,1	96,0	112,0
Tiehallinto	39,0	55,1	53,5	52,0	52,0
NETTOMENOT YHTEENSÄ	336,6	326,7	321,5	335,0	375,0

Kehittämissuunnitelmassa lisättäisiin rahoitusta laajennus- ja uusinvestointeihin, päällystettyjen teiden kuntoon, sorateiden rakenteen parantamiseen sekä rakenteiden ja laitteiden hoitoon ja ylläpitoon

Tuottavuuden kehitys

Tielaitoksessa arvioidaan, että laitoksen tuottavuus kasvaa suunnitelmakaudella pääasiassa resurssien sopeuttamisen ja tuotannon kilpailukyvyn parantumisen seurauksena. Henkilöstön nettopoistuma tuottaa noin 200 Mmk:n kustannusten aleneman. Toisaalta tienpidon toimenpiteiden monimutkaistuminen, laatu- ympäristö- ja turvallisuusvaatimusten lisääntyminen sekä henkilöstön osaamisvaatimusten kasvu ja siihen liittyvä henkilöstö rakenteen muutos vähentävät arvion mukaan tuottavuuden kasvun puoleen. Tiepiiri arvioi, että tienpitotuotteiden asteittaisella avaamisella kilpailulle ja markkinoiden hallinnalla voidaan saavuttaa huomattava tuottavuuden kasvu ja ohjata siten merkittävästi arvioitua suurempi panostus tienpitoon.

4.4 Perustienpidon tuoteryhmittely

Tiepiirin tuoteryhmittely on Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelman mukainen. Tuoteryhmittelyn yhtenäisyydellä saavutetaan rahoituksen ohjauksen ja toimenpiteiden toteutumisen seurannan laitostasoinen yhtenäisyys.

4.4.1 Hoito

Talvihoito

Talvihoito sisältää teiden aurauksen, liukkaudentorjunnan, pinnan tasauksen, erilliset lumenpoistot liittymäalueilta sekä jääteiden hoidon. Tiehallinto ylläpitää tiesääjärjestelmää, jota käytetään hoitotoimien ennakointiin ja ohjaukseen sekä kelitiedotukseen. Talvihoidon taso määräytyy tien hallinnolliseen luokkaan ja liikennemäärään perustuvan talvihoitoluokituksen I_s, I, I_b, II ja III perusteella

Talvihoidon keskeisiä kehittämisalueita ovat kevyen liikenteen väylien hoidon tason parantaminen, pääteiden liikenneturvallisuus ja suolan käytön vähentäminen. Hoidon vaatiman rahoituksen odotetaan vähenevän tuottavuuden paranemisen myötä. Liukkaudentorjunnan tutkimus- ja kehittämissuunnan tukemista jatketaan.

Talvihoidon tasoa seurataan urakoiden laadunseurannan lisäksi vuosittaisella tienkäyttäjien haastatteluun perustuvalla palvelutaseurannalla. Talvihoidon toimenpiteiden vaikutukset säilyvät pääosin nykyisellään.

Liikenneympäristön hoito

Liikenneympäristön hoito sisältää tiemerkintätyöt ja liikennemerkkien kunnossapidon ja uudistustyöt, tiealueiden vihertyöt, puhtaanapidon sekä tievalaistuksen kustannukset. Liikenneympäristön hoidolla varmistetaan päivittäisen liikennöimisen palvelutaso opasteiden, tiemerkintöjen ja valaistuksen toimivuuden ja tieympäristön siisteyden osalta.

Suunnittelukaudella hoidon laatutaso säilyy pääosin nykyisellä tasolla. Tiemerkintöjen laatutasoa parannetaan vilkkaasti liikennöidyillä pääteillä. Laadun parantamisella siten vähennetään suistumisonnettomuusriskiä.

Sorateiden hoito

Sorateiden hoidolla pidetään tie liikennettä tyydyttävässä kunnossa ja varmistetaan sorakulutuskerroksen ja tierakenteen säilyminen suunnitellulla tavalla. Sorateiden hoito sisältää välttämättömät tienpinnan korjaustoimenpiteet, sorateiden tasauksen, paikkauksen ja pölynsidonnan sekä sorastuksen, jolla ylläpidetään liikenteen ja sää- ja keliolosuhteiden kuluttamaa pintamateriaalia. Kesäajan hoidossa korostuu sään vaikutus, jolla on suuri merkitys sorateiden laatutasoon ja hoitotoimenpiteiden määrään. Syksyn toimenpiteillä vähennetään mahdollista seuraavaa pintakelirikkoa ja valmistetaan tasainen pinta talvihoitoa varten.

Sorateiden hoidossa noudatetaan nykyisiä toimintalinjoja ja sorateiden pintakunto säilyy samana. Sään vaihtelu voi aiheuttaa sorateiden pintakunnon laatuun merkittävää vaihtelua.

Rakenteiden- ja laitteiden hoito

Rakenteiden ja laitteiden hoito sisältää kuivatusjärjestelmän hoidon, päällysteiden paikkauksen ja kaiteiden, aitojen, kiveysten ja reunapaalujen korjaukset yms. Rakenteiden ja laitteiden hoidon tarkoituksena on varmistaa tie-rakenteiden ja varusteiden toimivuus sekä niiden säilyminen suunnitellulla tavalla.

Hoidon taso pidetään suunnitelmakaudella ennallaan.

Lossi- ja lauttaliikenteen hoito

Lossi- ja lauttaliikenteen hoidon tarkoituksena on turvata liikenne ja kuljetukset sovitun palvelutason mukaisesti. Lossi- ja lauttaliikenteen hoitoon sisältyy myös kaluston kunnossapito, peruskorjaus- ja kalustoinvestoinnit sekä siirrot.

Tiepiirin alueen lossiliikenteen hoidon toimintalinjat määritellään keskushalinnossa. Pääosa lossiliikenteestä hoidetaan ilman aikatauluja.

4.4.2 Ylläpito- ja korvausinvestoinnit**Rakenteiden ja laitteiden ylläpito**

Rakenteiden ja laitteiden ylläpito sisältää teiden ja siltojen kuivatusjärjestelmän kunnossapidon, rakenteelliset korjaukset sekä liikenteen ohjauslaitteiden ja kalusteiden ja laitteiden systemaattisen uusimisen. Toimenpiteitä ovat mm. sivuojen kaivaminen, rumpujen uusiminen ja routa- ja kantavuusvaurioiden korjaaminen.

Rakenteiden ja laitteiden ylläpidon tarkoituksena on varmistaa tierakenteiden ja tiehen liittyvien laitteiden toiminta ja säilyvyys. Ylläpidon tasolla on vaikutuksia erityisesti rakenteiden ja laitteiden tekniseen keston ja pääoma-arvon säilymiseen.

Rakenteiden ja laitteiden ylläpidossa noudatetaan nykyisiä toimintalinjoja. Siltojen hoitoa, ylläpitoa ja peruskorjausta varten on hyväksytty (1998) toimintalinjat, joiden tarkoituksena on saavuttaa siltojen optimaalinen käyttöikä minimiresurssein.

Päällystettyjen teiden ylläpito

Päällystettyjen teiden ylläpidolla varmistetaan tieverkon liikennekelpoisuus korjaamalla ja uusimalla liikenteen kuluttamat tai vahingoittamat sekä roudan ja muiden ulkopuolisten tekijöiden kuluttamat ja rikkomat päällysteet. Päällystettyjen teiden ylläpito on pääasiassa uudelleen päällystämistä tai päällysteiden kunnostamista jyrsimällä ja pintaamalla. Lisäksi toimenpiteisiin kuuluvat päällystettyjen teiden sorapientareiden ylläpito, koneelliset urapaikkaukset sekä sorateiden pintaukset (SOP) ja niiden ylläpito. Investointihankkeiden päällystäminen luetaan aina osaksi investointia.

Päällystettyjen teiden kunnolle on asetettu liikennemäärästä riippuvat laatu-kriteerit, joiden perusteella tieverkon kunnon kehitystä seurataan vuosittain. Päätieverkon päällysteiden kunto on viimeisen neljän vuoden aikana säilynyt hyvänä. Vähäliikenteisellä tieverkon osalla on päällysteiden kunto hitaasti laskenut.

Korvausinvestoinnit

Korvausinvestoinnit kohdistuvat nykyisille teille ja ne ovat rakenteen parantamis- tai peruskorjaustoimenpiteitä, joilla säilytetään tieosan rakenteellinen kunto ja pääoma-arvo tai nostetaan se alkuperäiselle tasolle. Korvausinvestointien perusteena tulee olla rakenteen kulumisen tai sään aiheuttama rapautuminen. Tyypillisiä korvausinvestointeja ovat tien rakenteen parantaminen, siltojen peruskorjaus tai kelirikkokohtien korjaus.

Heikkokuntoisten teiden haittoja poistetaan suunnitelmakaudella korvausinvestoinneilla. Tien rakenteen parantamisen priorisointi määräytyy kuntokriteerien ja suoritettavien toimenpiteiden perusteella.

4.4.3 Perustiepidon laajennus- ja uusinvestoinnit**Laajennusinvestoinnit**

Laajennusinvestoinnit kohdistuvat nykyiselle tieverkolle ja niiden tarkoituksena on palauttaa tien palvelutaso kohtuulliseksi parantamalla tien tai yhteysvälin liikenteellisiä tai ympäristöllisiä ominaisuuksia. Laajennusinvestointien perusteena on lisääntynyt liikenne tai esimerkiksi heikentynyt liikenneturvallisuus tai sujuvuus.

Laajennusinvestointeja ovat mm. suuntauksen parantaminen, eritasoliittymien rakentaminen, tien levenyttäminen, ohituskaistojen tai kevyen liikenteen väylien rakentaminen, sillan uusiminen, sorateiden päällystäminen, liittymä- tai taajamajärjestelyt sekä valaistuksen, melusuojauksen tai pohjaveden suojauksen rakentaminen.

Uusinvestoinnit

Uusinvestoinneiksi katsotaan toimenpiteet, jotka muuttavat oleellisesti tieverkkoa tai tieosuuden tasoa. Tyypillinen toimenpide on uuden tie-, silta- tai tunneliyhteyden rakentaminen sekä tien nelikaistaistus. Hankkeilta vaaditaan hyvää yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. Uusinvestointeja toteutetaan sekä perustiepidon että kehittämisen määrärahoilla.

Investointitoimenpiteiden valintaa ohjaavat tienpidon tavoitteet ja käytettävissä oleva rahoitus. Rahoituksen niukkuus vaikuttaa suoraan toimenpiteiden määrään. Taajamissa ja pääkaupunkiseuduilla monet investoinnit edellyttävät myös kuntien osallistumista rahoitukseen. Toimenpiteiden valinta toiminta- ja taloussuunnitelmiin tapahtuu yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

4.4.4 Suunnittelu

Perustiepidon suunnitteluun kuuluu pääasiassa tiehankkeiden yleissuunnittelu, tiesuunnittelu ja sellainen rakennussuunnittelu, joka ei sisälly investointihankkeeseen.

Suunnittelussa investointitoimenpiteet valitaan ja suunnitellaan siten, että ne mahdollisimman tehokkaasti toteuttavat tienpidon tavoitteita ja niiden painoituksia. Hankkeiden vaikutusten arviointi kuuluu osana suunnitteluprosessiin ja päätöksenteko perustuu vaikutuksiin.

4.4.5 Tiehallinto

Tiehallinto sisältää viranomaistoimintaan liittyvän organisaation toimintakulut. Niihin sisältyvät, mm. tie- ja liikenneolojen suunnittelu, liikennejärjestelmäsuunnittelu, tiehankkeiden tarveselvitykset, ohjejärjestelmien ylläpito ja kehittäminen, suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon hankinta sekä em. toimintojen edellyttämien tieto- ja hyväksikäyttöjärjestelmien ylläpito ja kehittäminen. Lisäksi tiehallintoon kuuluvat asiakaspalvelut, lupa-asiat ja tienkäyttäjien informaatiopalvelut. Muita tiehallinnon tehtäviä ovat mm. Tielaitoksen johtamiseen ja ohjaukseen liittyvät tehtävät, henkilöstö-, talous- ja tietohallinto sekä muut kehittämiseen, koulutukseen ja resurssien hallintaan liittyvät tehtävät.

4.4.6 Tutkimus ja kehittämistoiminta T&K

T&K-toiminta sisältää laajoja Tielaitoksen ydinosaamiseen liittyviä strategisia tutkimusprojekteja sekä tienpidon jatkuvaa toiminnan kehittämistä tukevia tutkimusteemoja. Tiepiiri osallistuu vuosittain laitostasoiseen T&K-toimintaan liittyviin projekteihin.

4.4.7 Muut rahoitusmomentit

Tienpidon investointihankkeisiin tiepiiri ei ole yrityksistä huolimatta saanut 90-luvulla työllisyysrahoitusta.

EU:n aluekehitysrahaston tukea on vuosina 1997 - 98 saatu tavoiteohjelman 5b (harvaanasutut alueet) tiepiirin tiehankkeisiin yhteensä noin miljoona markkaa. Nykyinen ohjelmakausi päättyy vuonna 1999. Uusien kauden 2000 - 2006 ohjelmien valmistelu on vasta käynnistymässä, joten tieolojen kehittämisen tavoitteen sisällyttämisestä EU-ohjelmiin ei ole varmuutta.

Yleiseurooppalaisen liikenneverkon (TEN) kehittämiseen käytettävissä olevia avustuksia on vuosittain saatu tienpitoon 3 – 12 milj. markkaa. Rahoitusta on saatu lähinnä E 18 tiehankkeiden esi- ja yleissuunnitteluun ja tutkimuksiin. Rahoitusta on mahdollista saada myös suorana tukena hankkeiden rakentamiseen. Tiepiirin ehdot täyttäviä hankkeita tultaneen ehdottamaan tukea saaviksi, mutta varmuutta tuen saannista ei ole.

5 VAIKUTUKSET

5.1 Vaikutusten arviointi ja seuranta suunnitteluprosesseissa

Vaikutusten arviointi on osa useimpien TTS:aan sisältyvien toimenpiteiden suunnittelua. Investointihankkeiden vaikutusten selvittäminen kuuluu hankkeiden suunnitteluprosessiin. Vaikutusten arvioinneissa keskitytään suunnittelukohteen ja suunnitelmataason kannalta olennaisiin asioihin. YVA-laissa mainituista hankkeista tehdään lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi menettely.

Tienpidon toimintalinjojen määrittelyn yhteydessä selvitetään toimintalinjan vaikutukset mm. ympäristöön ja turvallisuuteen, esim. talvihoidon turvallisuus- ja ympäristövaikutukset.

Ympäristön tilaa seurataan ja raportoidaan seurantatutkimuksilla tai erillisillä selvityksillä. Tiesuolan vaikutuksista pohjavesiin luodaan suunnitelmakaudella järjestelmä, jolla saadaan yleiskuva kloridipitoisuuksista eri tyyppisillä pohjavesialueilla ja miten tavoitteena oleva suolan käytön väheneminen näkyy pitoisuuksissa. Lisäksi yleisten teiden liikennemelutilanne selvitetään kattavasti

Tiepiirien toiminta- ja taloussuunnitteluprosesseissa käytetään ja kehitetään edelleen eri ohjelmavaihtoehtojen vaikutuksiin perustuvaa suunnitteluprosessia, jossa vaihtoehtoja painotetaan tienpidon tavoitteiden suhteen.

Tiepiiri toimittaa Tielaitoksen keskushallinnolle tarvittavat tiedot ympäristöraporttia varten. Ympäristöraportin tarkoituksena on antaa kokonaiskuva tavoitteista ja niiden toteutumisesta.

Tienpidon maisemavaikutuksissa tapahtuu uusien hankkeiden toteutuksessa edistystä ennen kaikkea taajama-alueille kohdistuvissa parannustoimenpiteissä. Taajamahankkeiden suunnittelussa on väylämiljöön parantaminen ollut keskeisenä tavoitteena liikenneturvallisuuden ja toimivuusnäkökohtien rinnalla.

5.2 TTS:n suunnitelmataason vaikutukset

Päivittäinen liikennöitävyys

Päivittäinen liikennöitävyys voidaan turvata koko tieverkolla. Kuitenkin alemman luokan tieverkolla kunnon heikkenemisen vuoksi liikennöitävyyden taso jonkin verran laskee.

Tieverkon kunto

Päätieverkon kunto säilyy hyvänä. Alemman luokan verkolla tieverkon kunto laskee edelleen eikä tienpitäjän ja tienkäyttäjien kustannusten optimia saavuteta.

Sujuvuus

Kehittämishankkeiden toteutumisesta huolimatta ruuhkautuvien tieosuuksien määrä lisääntyy pääkaupunkiseudun pääteillä. Moniongelmaisilla päätiejaksoilla jonoutuminen lisääntyy.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuustavoitteen saavuttaminen on vaativaa nykyisellä rahoituksella. Henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemätavoitteesta voidaan osa saavuttaa ohjelman mukaisilla investointitoimenpiteillä, osa nopeusrajoituksia alentamalla ja muilla toimintatapojen muutoksilla. Liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävä uusien ratkaisujen kehittäminen tai koko liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteet ehtivät tällä suunnitelmakaudella vaikuttaa vain vähän.

Ympäristö

Tienpidon ympäristövaikutusten laatu suunnitelmakaudella ei muutu olennaisesti aikaisempaan toimintaan verrattuna. Tielaitoksen ympäristön toimintalinjojen sisäistämisen, tuotannon laatusuunnitelmien käyttöönoton sekä ympäristöä koskevien ohjeiden ja määräysten kehittämisen odotetaan vähentävän tienpidon haitallisia ympäristövaikutuksia. Vaikutukset kohdistuvat mm. luonnonvarojen käyttöön, jätteiden vähentymiseen, materiaalien uusiokäyttöön sekä toiminnan aiheuttamien riskien vähenemiseen.

Tiepiirin tavoitteena on suolankäytön vähentäminen suunnitelmakaudella 20 000 tonniin/vuosi. Keinona ovat paljaana pidettävien teiden määrään vähentäminen, suolan korvaaminen osittain hiekalla ja hoidon hankintamenetelyn sekä laatuvaatimuksien kehittäminen.

Suolan käyttömääriä seurataan ja suolatun tiestön vaikutuspiirissä olevien pohjavesialueiden suolapitoisuuden kehitystä seurataan ja raportoidaan säännöllisesti. Suolan käytön vaikutuksia liikenteeseen seurataan säännöllisesti.

Tienvarsien viherhoidossa luonnonmukaisten hoitotapojen kehittämistä jatketaan ja maiseman hoitoa yhteistyönä metsänomistajien kanssa lisätään.

Tieliikenteen ympäristövaikutuksien laadussa ja määrässä ei myöskään tapahdu merkittäviä muutoksia suunnitelmakaudella. Ajoneuvotekniikan, päästömääräysten ja polttoaineiden laadun kehittyminen vähentää pakokaasupäästöjä ja polttoaineenkulutusta. Tällä perusteella eivät tieliikenteen päästöt hiilidioksidia lukuun ottamatta juurikaan kasva liikenteen kasvusta huolimatta. Yleisten teiden läheisyydessä pakokaasujen aiheuttamat pitoisuudet ilmassa ovat ilmanlaadun ohjearvojen alapuolella.

Tieliikenteen meluhaittojen vähentäminen on vaikeaa tilanteessa, jossa sekä asukas- että liikennemäärät kasvavat.

Pohjavesialueiden suojaamista jatketaan suunnitelmakaudella rakentamalla suojauksia keskimäärin 5 km vuodessa ja suunnitelmakaudella yhteensä 20 km. Suojauksista suuri osa toteutetaan kehittämishankkeiden yhteydessä ja näiden toteutuminen riippuu kehittämishankkeiden toteutumisesta.

Melusuojauksia rakennetaan siten, että meluntorjunnasta hyötyy vuosittain keskimäärin noin 3000 asukasta. Yleisten teiden melualueilla asuu arviolta 100 000 henkilöä. Melutilanne kartoitetaan kattavasti ja meluntorjuntatoimet suunnitellaan tärkeimmille alueille. Melusuojaustavoitteen toteutuminen riippuu merkittävästi kehittämishankkeiden toteutumisesta.

Kehittämissuunnitelman vaikutukset

Ministeriöryhmän mietinnössä on esitetty perustienpidon rahoitusta lisättäväksi 230 Mmk:lla vuosittain. Perustienpidossa saataisiin tieverkon kunnon heikkeneminen hidastumaan merkittävästi tai pysähtymään. Lisääntyneillä perustienpidon investoinneilla olisi vaikutusta liikenneturvallisuustavoitteen saavuttamiseen.

Tieverkon kehittämishankkeisiin kohdistetulla kehittämisvaihtoehdon mukaisella 200 Mmk:lla lisärahoituksella vuosittain voitaisiin hidastaa päätieverkon ja suurten kaupunkien ongelmien lisääntymistä sekä parantaa moniongelmaisia pääteitä.

Taulukko 4. Perustienpidon investointitoimenpiteet vuonna 2000 ja arvio vuosille 2001-2003.

TOIMENPIDE	2000	Yhteensä 2001-2003	Keskimäärin vuodessa
Soratien parantaminen soratienä	16 km	42 km	14 km
Soratien parantaminen + päällystäminen	0 km	8 km	2 km
Päällystetyn tien rakenteen parantaminen	133 km	402 km	130 km
Päällystetyn tien suuntauksen parantaminen	1 km	4 km	1 km
Uusi tieyhteys	1.4 km	12 km	4 km
Taajaman parantaminen	1 kpl	4 kpl	1 kpl
Kevyen liikenteen väylät	21,5 km	84 km	29 km
Kevyen liikenteen alikulku	2 kpl	8 kpl	2 kpl
Uusi eritasoliittymä	0 kpl	1 kpl	0,5 kpl
Ohituskaistoja	0 km	0 km	0 km
Tasoliittymät	1 kpl	4 kpl	1 kpl
Sillan uusiminen	4 kpl	8 kpl	2 kpl
Sillan parantaminen	3 kpl	8 kpl	2 kpl
Pohjavesisuojuuksia	1,7 km	5 km	1,6 km
Melusuojuuksia	1,3 km	5 km	1 km
Tievalaistus	12,6 km	11 km	4 km

6 LIITTEET

6.1 Tieverkon kehittämishankkeet 2000-2002

6.2 Tieverkon kehittämishankkeiden hankekori

6.3 Perustienpidon hankkeet 2000-2002

6.4 Perustienpidon hankekori

6.5 Tieverkon kehittämishankkeiden hankekuvaukset

6.6 Uudenmaan liiton lausunto

6.7 Itä-Uudenmaan liiton lausunto

6.8 YTV:n lausunto

6.9 TTS:ssa käytettyjen lyhenteiden selitykset

6.10 Hankekartta

Tieverkon kehittäminen. Keskeneräiset ja 2000-2002 alkavat.

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2000	2001	2002	Jää
-----	-----	------	-------	----------	-------	------	------	------	-----

Laajennusinvestoinnit

94	51	Kt 51 Matinkylä-Helsinki	Espoo	391,6	378,7	12,9			
19	50	Kt 50 Muurala-Vanhakartano (E 18)	Espoo	290,0	285,7	4,3			
41	1452	Mt 1452 Helsinki-Tampere radan tiejärj.	Hyvinkää	76,0	72,8	3,2			
82	50	Kt 50 Hki-Vantaan Lentoaseman tiejärjestelyt	Vantaa	145,0	67,1	60,0	17,9		
36	25	Vt 25 Hanko-Tammisaari (Skogby)	Hanko	102,2	24,3	59,0	15,9	3,0	
1038	50	Kt 50 (E18) Kehä III Lentoasemantie -Tikkuril	Vantaa	450,0		30,0	150,0	150,0	120,0
1044	101	Mt 101-Vt4 Pääkaupunkiseudun joukkoliikente	Helsinki	95,0		35,0	45,0	15,0	
1005	101	Mt 101(Kehä I) Kt 51-Vallikallio I-vaihe	Espoo	320,0			20,0	110,0	190,0
30	6	Vt 6 Koskenkylä-Kouvola, U-piirin osuus	Lapinjärvi	190,0				30,0	160,0
			Liljendal						
			Pernaja						

Laajennusinvestoinnit yhteensä: **2 059,8** **828,7** **204,4** **248,8** **308,0** **470,0**

Uusinvestoinnit

134	7	Vt7 / E18 Porvoo-Koskenkylä	Pernaja	270,0	50,0	110,0	105,0	5,0	
113		Vt 7 Koskenkylä-Loviisa (E 18)	Loviisa	120,0	116,1	3,9			
70	102	Mt 102 Kehä II Länsiväylä - Turuntie	Espoo	310,0	244,8	52,5	12,7		
140	4	Vt 4 Järvenpää-Lahti , Yks. jälkirahoituksella	Järvenpää						

Uusinvestoinnit yhteensä: **700,0** **410,9** **166,4** **117,7** **5,0** **0,0**

Tulostuksessa käytetty ehto: kehittäminen, keskener. ja 2000-2002 alk.

Tieverkon kehittäminen. Hankekori (2003 ja jälkeen alkavat)

Nro	Nimi	Kunta	Alue	Yhteensä
-----	------	-------	------	----------

Laajennusinvestoinnit

1041	Mt 101 Kehä I Keilalahti-Laajalahti	Espoo	Uusimaa	200,0
1062	Mt 101 (Kehä I) Kt 51 - Vallikallio, II-vaihe	Espoo	Uusimaa	200,0
1064	Vt 3 välillä Haaga-Kehä III	Helsinki	Uusimaa	140,0
1042	Kt 50 (Kehä III) Vantaankoski - Lentoasemantie	Vantaa	Uusimaa	460,0

Laajennusinvestoinnit yhteensä: **1 000,0**

Uusinvestoinnit

25	Mt 100 Pasilan väylä, Hakamäentie	Helsinki	Uusimaa	370,0
1040	Kt 50 Vuosaaren satamatie	Helsinki	Uusimaa	290,0
1056	Kt 51 Kirkkonummi - Kivenlahti	Kirkkonummi	Uusimaa	227,0
44	Vt 1 / E18 Lohja-Lohjanharju (Lieviö)	Lohja	Uusimaa	350,0
1045	Vt 1 / E18 Muurla - Lohja, U-piirin osuus	Lohja	Uusimaa	950,0
1053	Vt 25, Vt 4 Päätieverkon eritasoliittymät	Tammisaari	Uusimaa	100,0

Uusinvestoinnit yhteensä: **2 287,0**

Tulostuksessa käytetty ehto: kehittäminen, hankekori 2003 jälk. alk.

Perustienpidon hankkeet. Keskeneräiset ja 2000-2002 alkavat.

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2000	2001	2002	Jää
-----	-----	------	-------	----------	-------	------	------	------	-----

Korvausinvestoinnit

3170	4	Vt 4 Koskelantie-Vaarala valaistus	Helsinki	7,2	3,2	4,0			
5001		Rakenteenparantamishankkeet 2000	Tiepiiri	17,0		17,0			
5002		Rakenteenparantamishankkeet 2001	Tiepiiri	18,0			18,0		
5003		Rakenteenparantamishankkeet 2002	Tiepiiri	18,0				18,0	

Korvausinvestoinnit yhteensä:				60,2	3,2	21,0	18,0	18,0	0,0
-------------------------------	--	--	--	------	-----	------	------	------	-----

Laajennusinvestoinnit

1000	1	Vt 1 Veikkolan taajaman meluntorjunta. I vaihe	Kirkkonummi	0,8		0,5	0,3		
1009		Pienet liikenneturvallisuukskohteet 2000	Tiepiiri	1,0		1,0			
3007	133	Mt 133 Polari - Haavisto	Karkkila	18,7	8,8	5,0	4,8		
96	101	Mt 101 Kehä 1, Vihdintie-Itäväylä muutt. yl.tie	Helsinki	19,3	11,8	7,5			
3136	110	Mt 110 Veikkolan taajamatiet	Kirkkonummi	13,3	8,0	5,3			
3231	7	Vt 7 Riista-aita välillä Kehä III-Box	Sipoo	2,7	1,8	0,9			
3064	1671	Mt 1671, Pt 11891 Liljendalin jkp	Liljendal	4,0	2,0	2,0			
3157	11443	Pt 11443 Viertolan jkp	Hyvinkää	4,5	1,2	3,3			
3167	1494	Mt 1494 Nikkilä-Pornainen Jokimäen kohta	Pornainen	5,0	0,1	2,9	2,0		
1054	1	Vt 1 / Mt 101, Kehä I, lisäramppi	Espoo	6,7	2,4	4,3			
1055	45	Kt 45 Koskenmäentie - Nummenväylä paranta	Tuusula	5,6	4,6	1,0			
1058	114	Mt 114 Kauniaisten risteysilta (Nihtisilta)	Espoo	22,0	11,0	11,0			
3420	170	Mt 170 parantaminen Östersundomin kohdalla	Sipoo	6,1		1,5	4,6		
3024		Kt 51/Mt 186 Inkoon sataman liittymä	Inkoo	1,5		1,5			
2012	11243	Pt 11243 Katholmin silta U-621	Kirkkonummi	1,5		1,5			
2013	11243	Pt 11243 Kolsarbyn silta U-622	Kirkkonummi	1,0		1,0			
2024	11822	Pt 11822 Kiialan silta U-147	Porvoo	0,6		0,6			
2060	11115	Pt 11115 Kirkkosilta U-194	Inkoo	2,0		2,0			
3547	25	Vt 25 väli Vt 3 - Kalevankatu valaistus	Hyvinkää	1,1		1,1			
3333	1281	Ariman yt muuttaminen paikallistieksi	Nummi-Pusula	2,7		1,7	1,0		
3141	11479	Pt 11479 Rusutjärven jkp koulun kohdalla I-vai	Tuusula	1,8		1,8			
3130	1324	Mt 1324 Vihdintie - Huhtamäentie jkp	Espoo	1,6		1,6			
3153	11788	Pt 11788 Askolan taajamajärjestelyt	Askola	6,5		1,5	4,9	0,1	
3156	11269	Pt 11269 Gesterbyntien jkp	Kirkkonummi	3,0		2,0	1,0		
3160	151	Mt 151 Pornainen-Monninkylän jkp	Askola	0,7		0,7			
3135	1492	Mt 1531, Mt 1492 Hinthaaan kyläkeskus	Porvoo	6,0		1,0	5,0		
3114	1324	Mt 1324 Lahnus - Klaukkala jkp-tie	Nurmijärvi	2,4		2,4			
3121	1534	Mt 1534 Boxin koulu - Mt 170 jkp	Sipoo	1,7		1,7			
3123	11455	Pt 11455 Seutulankylä-Riipilä jkp	Vantaa	7,0		1,0	6,0		
3126	1456	Mt 1456 Hyökännummi - Ohkola jkp	Mäntsälä	4,9		3,4	1,5		
3261	1635	Mt 1635 Monninkylä-Vakkola tievalaistus	Askola	0,4		0,4			
3378	1224	Mt 1224 Irjalan pt - Kartanontie jkp	Vihti	1,6		1,6			
1012	25	Vt 25 Hyvinkään ohikulkutien liittymä	Hyvinkää	1,2		1,2			
3084	132	Mt 132 Perttulan jkp	Nurmijärvi	4,1			4,1		
2063	11436	Pt 11436 Kyläjoen silta U-1758	Nurmijärvi	2,0			2,0		
2062	11816	Pt 11816 Tamminiemen silta U-1762	Porvoo	2,0			2,0		
5500	45	Kt 45 Tuusulantie, Käpylä, melusuojaus	Helsinki	8,2			8,2		
3134	1070	Mt 1070 Rajaportti - Lylyisten th, jkp-tie	Lohja	1,8			1,8		
3132	25	Vt 25 jkp-tie välillä Vt 1 - Nummelan pt	Vihti	7,3			4,0	3,3	
3225	1605	Mt 1605 Galgbakantien liittymä	Porvoo	1,6			1,6		
3372	11238	Vt 2 /Pt 11238 Meritien liittymän parantaminen	Vihti	5,0			1,0	4,0	
3111	1361	Mt 1361 Hyvinkää - Kytäjä sp I-vaihe	Hyvinkää	7,0			1,5	5,5	
3092	11299	Pt 11299 Sääksjärvi-Röykkä jkp	Nurmijärvi	4,0			4,0		
1035	2	Vt 25 / Vt 2 eritasoliittymän parantaminen	Vihti	9,6			2,0	7,0	0,6
3332		Hindersbyn yt muuttaminen paikallistieksi	Lapinjärvi	3,9			2,9	1,0	
3230	11779	Pt 11779 Haikkoon jkp	Porvoo	6,5			1,5	5,0	

Perustienpidon hankkeet. Keskenäiset ja 2000-2002 alkavat.

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2000	2001	2002	Jää
3368	1311	Mt 1311 Nurmijärvi kk - Alhoniittu jkp-tie	Nurmijärvi	0,8			0,8		
1008	132	Mt 132 Vihtijärvi - Hämeen piirin raja	Vihti	12,0			4,0	8,0	
1037	1002	Mt 1002 jkp-tie Knipnäsän sillan kohdalla	Tammisaari	6,0			6,0		
1007		Pienet liikenneturvallisuuskohteet 2001	Tiepiiri	1,0			1,0		
2061	11773	Pt 11773 Tjosterbyn silta U-722	Porvoo	2,5				2,5	
2022	1751	Mt 1751 Bäckisbron silta U-464	Lapinjärvi	0,9				0,9	
3350	1	Vt 1 Kolmperä-Palojärvi valaistus	Vihti	8,0				2,0	6,0
3133	110	Mt 110 Ämmässuo-Nupuri jkp	Espoo	7,0				3,0	4,0
1080	1191	Mt 1191 Kantvik - Srömsby jkp-tie	Kirkkonummi	6,0				2,5	3,5
3142	1090	Mt 1090 Lempola - Vasarla jkp/sp	Lohja	6,0				1,5	4,5
3008	1321	Mt 1321 Nukarin tiejärjestelyt	Nurmijärvi	6,5				4,5	2,0
3128	1311	Mt 1311 Nurmijärvi-Rajamäki valaisu	Nurmijärvi	0,6				0,6	
3163	140	Mt 140, Mt 145 - Mikonkorpi jkp	Järvenpää	1,6				1,6	
3240	25	Vt 25 Mansikkapolun alikulku	Lohja	2,0				2,0	
3162	140	Mt 140 Kerava - Mt 145 jkp	Kerava	7,0				2,0	5,0
5507	4	Vt 4 Melusuojaus Sipoon alueella, Myras	Sipoo	2,0				2,0	
5505	120	Mt 120 Rajatorppa - Kehä III melusuojaus	Vantaa	9,0				2,0	7,0
3345	1456	Mt 1456 Melusuojaus, Järvenpää	Järvenpää	1,2				1,2	
3379	115	Mt 115 Siuntion as.- Västerby	Siuntio	5,0				5,0	
3341	11423	Pt 11423 Klaukkala-Nummimäki (Kirkkotie)	Nurmijärvi	4,0				3,0	1,0
3570	132	Mt 132 Klaukkalan liikenneturvallisuusjärj. II v	Nurmijärvi	15,0				5,0	10,0
1046	11568	Pt 11568 Hanabölen silta U-854	Vantaa	1,0				1,0	
1060		Pienet liikenneturvallisuuskohteet 2002	Tiepiiri	1,0				1,0	
Laajennusinvestoinnit yhteensä:				<u>328,0</u>	<u>51,7</u>	<u>76,0</u>	<u>79,6</u>	<u>77,1</u>	<u>43,6</u>

Uusinvestoinnit

3001	1471	Mt 1471 Lahdentie - Hepola	Mäntsälä	4,6		3,3	1,4		
Uusinvestoinnit yhteensä:				<u>4,6</u>	<u>0,0</u>	<u>3,3</u>	<u>1,4</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>

Tulostuksessa käytetty ehto:

Perustienpidon investoinnit. Hankekori (2003 ja jälkeen alkavat)

Nro	Nimi	Kunta	Alue	Yhteensä
-----	------	-------	------	----------

Korvausinvestoinnit

5004	Rakenteenparantamishankkeet 2003	Tiepiiri		18,0
Korvausinvestoinnit yhteensä:				18,0

Laajennusinvestoinnit

1014	Mt 101 Informaatiotaulut	Espoo	Uusimaa	6,0
1015	Mt 101 Länsiväylä-Mäkkylä telematiikka	Espoo	Uusimaa	6,0
1018	Kt 51 Haukilahti-Suomenoja telematiikka	Espoo	Uusimaa	3,0
1019	Vt 1 välillä Huopalahti-Kehä I telematiikka	Espoo	Uusimaa	2,5
1020	Vt 1 välillä Kehä I-Tuomarila telematiikka	Espoo	Uusimaa	2,0
1030	Kt 50 välillä Turunv.-Hämeenlinnanv. telematiikka	Espoo	Uusimaa	6,0
1031	Liikennevalojärjestelmien uusiminen	Espoo	Uusimaa	4,5
3340	Mt 170 Itäväylän väli Kehä I-Riskutie yltieksi	Helsinki	Uusimaa	14,4
1013	Mt 101 Lahdenväylä-Itäväylä telematiikka	Helsinki	Uusimaa	2,5
1021	Mt 120 Pähkinärinne - Kaupuntie telematiikka	Helsinki	Uusimaa	2,0
1022	Vt 3 välillä Ruskeasuo-Kehä I telematiikka	Helsinki	Uusimaa	7,0
1023	Vt 3 välillä Kehä I-Kaivoksela telematiikka	Helsinki	Uusimaa	5,0
1024	Kt 45 välillä Käpylä-Kehä I telematiikka	Helsinki	Uusimaa	6,0
1025	Kt 45 välillä Kehä I-Kehä III telematiikka	Helsinki	Uusimaa	4,0
1026	Vt 4 välillä Koskela-Kehä III telematiikka	Helsinki	Uusimaa	5,0
1028	Tieolojen seuranta- ja tiedotusjärjestelmä	Helsinki	Uusimaa	10,0
1052	Vt 4 Koskela - Vaarala muuttuvat opasteet, 2 vaihe	Helsinki	Uusimaa	3,0
1047	Pt 11490 Krissin silta	Hyvinkää	Uusimaa	0,8
3362	Mt 140 Vaahteratie alikulkukäytävä	Järvenpää	Uusimaa	1,2
1032	Mt 111, Mt 1018 Krogårdintien jkp	Karjaa	Uusimaa	3,7
1029	Vt 4 välillä Kerava-Mäntsälä telematiikka	Kerava	Uusimaa	14,0
2064	Pt 11245 Värnäsän silta U-669	Kirkkonummi	Uusimaa	10,0
1003	Mt 1130 Lapinkylän jkp-tie	Kirkkonummi	Uusimaa	3,7
1039	Pt 11269 Kirkkonummen keskustaväylien parantaminen	Kirkkonummi	Uusimaa	35,2
1048	Pt 11959 Brogårdin silta	Lapinjärvi	Itä-Uusimaa	1,0
3214	VT 25 Virkkalan melusuojaus	Lohja	Uusimaa	1,1
1004	Pt 11121 Virkkala-Lohja parant. taajamatieksi Virkkalan k	Lohja	Uusimaa	35,1
2021	Mt 1751 Myrskylän kartanon silta U-462	Myrskylä	Itä-Uusimaa	0,6
1002	Mt 140/Vt 25/Kt 55 Mäntsälän eritasoliittymä	Mäntsälä	Uusimaa	24,0
3051	Mt 126/Mt 127 Ikkalan tiejärjestelyt	Nummi-Pusula	Uusimaa	10,0
3155	Mt 170 Kulloo-Ernestas jkp	Porvoo	Itä-Uusimaa	7,5
1059	Vt 7 Ahvenkosken liittymän valaisu	Ruotsinpyhtää	Uusimaa	0,5
3219	Vt 7 Eriksnäsän liittymä	Sipoo	Itä-Uusimaa	6,5
3344	Mt 1081 Tenholan kevyen liikenteen tie	Tammisaari	Uusimaa	2,5
1036	Vt 25 Formanshagenin eritasoliittymän parant.	Tammisaari	Uusimaa	5,5
3216	Mt 145 Hyrylän melusuojaus	Tuusula	Uusimaa	2,8
1027	Vt 4 välillä Kehä III - Kerava telematiikka	Vantaa	Uusimaa	4,0
1017	Mt 101 Kehä I, Vihdintie-Itäväylä muutt. yl.tieksi, 2 vaihe	Vantaa	Uusimaa	30,0
2057	Mt 1322 Kalmankallion ylikulkusilta U-270	Vihti	Uusimaa	2,2
3352	Vt 1 Lohjanharju-Saukkola valaistus	Vihti	Uusimaa	6,4
3351	Vt 1 Palojarvi-Lohjanharju valaistus	Vihti	Uusimaa	4,2
Laajennusinvestoinnit yhteensä:				301,4

Uusininvestoinnit

1016	Mt Hyvinkään itäinen ohikulku	Hyvinkää	Uusimaa	15,0
1010	Pt 11822 Saksalan pt välillä Kt 55-Vt 7	Porvoo	Uusimaa	13,7

Perustienpidon investoinnit. Hankekori (2003 ja jälkeen alkavat)

Nro	Nimi	Kunta	Alue	Yhteensä
1057	Mt Sköldvikin uusi tieyhteys	Porvoo	Itä-Uusimaa	20,0
1070	Mt 1552 Porvoon itäinen ohikulkutie (Saaristotie)	Porvoo	Itä-Uusimaa	47,0
Uusinvestoinnit yhteensä:				<u>95,7</u>

Tulostuksessa käytetty ehto:

Perustienpidon hankkeet kunnittain. Keskenäiset ja 2000-2002 alkavat.

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2000	2001	2002	Jää
Korvausinvestoinnit									
3170	4	Vt 4 Koskelantie-Vaarala valaistus	Helsinki	7,2	3,2	4,0			
5001		Rakenteenparantamishankkeet 2000	Tiepiiri	17,0		17,0			
5002		Rakenteenparantamishankkeet 2001	Tiepiiri	18,0			18,0		
5003		Rakenteenparantamishankkeet 2002	Tiepiiri	18,0				18,0	
Korvausinvestoinnit yhteensä:				60,2	3,2	21,0	18,0	18,0	0,0

Laajennusinvestoinnit

3153	11788	Pt 11788 Askolan taajamajärjestelyt	Askola	6,5		1,5	4,9	0,1	
3160	151	Mt 151 Pornainen-Monninkylän jkp	Askola	0,7		0,7			
3261	1635	Mt 1635 Monninkylä-Vakkola tievalaistus	Askola	0,4		0,4			
1054	1	Vt 1 / Mt 101, Kehä I, lisäramppi	Espoo	6,7	2,4	4,3			
1058	114	Mt 114 Kauniaisten risteysilta (Nihtisilta)	Espoo	22,0	11,0	11,0			
3130	1324	Mt 1324 Vihdintie - Huhtamäentie jkp	Espoo	1,6		1,6			
3133	110	Mt 110 Ämmässuo-Nupuri jkp	Espoo	7,0				3,0	4,0
96	101	Mt 101 Kehä I, Vihdintie-Itäväylä muutt. yl.tie	Helsinki	19,3	11,8	7,5			
5500	45	Kt 45 Tuusulantie, Käpylä, melusuojaus	Helsinki	8,2			8,2		
3157	11443	Pt 11443 Viertolan jkp	Hyvinkää	4,5	1,2	3,3			
3547	25	Vt 25 väli Vt 3 - Kalevankatu valaistus	Hyvinkää	1,1		1,1			
1012	25	Vt 25 Hyvinkään ohikulkutien liittymä	Hyvinkää	1,2		1,2			
3111	1361	Mt 1361 Hyvinkää - Kytäjä sp I-vaihe	Hyvinkää	7,0			1,5	5,5	
3024		Kt 51/Mt 186 Inkoon sataman liittymä	Inkoo	1,5		1,5			
2060	11115	Pt 11115 Kirkkosilta U-194	Inkoo	2,0		2,0			
3163	140	Mt 140, Mt 145 - Mikonkorpi jkp	Järvenpää	1,6				1,6	
3345	1456	Mt 1456 Melusuojaus, Järvenpää	Järvenpää	1,2				1,2	
3007	133	Mt 133 Polari - Haavisto	Karkkila	18,7	8,8	5,0	4,8		
3162	140	Mt 140 Kerava - Mt 145 jkp	Kerava	7,0				2,0	5,0
1000	1	Vt 1 Veikkolan taajaman meluntorjunta. I vaihe	Kirkkonummi	0,8		0,5	0,3		
3136	110	Mt 110 Veikkolan taajamatiet	Kirkkonummi	13,3	8,0	5,3			
2012	11243	Pt 11243 Katholmin silta U-621	Kirkkonummi	1,5		1,5			
2013	11243	Pt 11243 Kolsarbyn silta U-622	Kirkkonummi	1,0		1,0			
3156	11269	Pt 11269 Gesterbyntien jkp	Kirkkonummi	3,0		2,0	1,0		
1080	1191	Mt 1191 Kantvik - Srömsby jkp-tie	Kirkkonummi	6,0				2,5	3,5
3332		Hindersbyn yt muuttaminen paikallistieksi	Lapinjärvi	3,9			2,9	1,0	
2022	1751	Mt 1751 Bäckisbron silta U-464	Lapinjärvi	0,9				0,9	
3064	1671	Mt 1671, Pt 11891 Liljendalin jkp	Liljendal	4,0	2,0	2,0			
3134	1070	Mt 1070 Rajaportti - Lylyisten th, jkp-tie	Lohja	1,8			1,8		
3142	1090	Mt 1090 Lempola - Vasarla jkp/sp	Lohja	6,0				1,5	4,5
3240	25	Vt 25 Mansikkapolun alikulku	Lohja	2,0				2,0	
3126	1456	Mt 1456 Hyökännummi - Ohkola jkp	Mäntsälä	4,9		3,4	1,5		
3333	1281	Ariman yt muuttaminen paikallistieksi	Nummi-Pusula	2,7		1,7	1,0		
3114	1324	Mt 1324 Lahnus - Klaukkala jkp-tie	Nurmijärvi	2,4		2,4			
3084	132	Mt 132 Perttulan jkp	Nurmijärvi	4,1			4,1		
2063	11436	Pt 11436 Kyläjoen silta U-1758	Nurmijärvi	2,0			2,0		
3092	11299	Pt 11299 Sääksjärvi-Röykkä jkp	Nurmijärvi	4,0			4,0		
3368	1311	Mt 1311 Nurmijärvi kk - Alhoniittu jkp-tie	Nurmijärvi	0,8			0,8		
3008	1321	Mt 1321 Nukarin tiejärjestelyt	Nurmijärvi	6,5				4,5	2,0
3128	1311	Mt 1311 Nurmijärvi-Rajamäki valaisu	Nurmijärvi	0,6				0,6	
3341	11423	Pt 11423 Klaukkala-Nummimäki (Kirkkotie)	Nurmijärvi	4,0				3,0	1,0
3570	132	Mt 132 Klaukkalan liikenneturvallisuujärj. II v	Nurmijärvi	15,0				5,0	10,0
3167	1494	Mt 1494 Nikkilä-Pornainen Jokimäen kohta	Pornainen	5,0	0,1	2,9	2,0		
2024	11822	Pt 11822 Kiialan silta U-147	Porvoo	0,6		0,6			
3135	1492	Mt 1531, Mt 1492 Hinthaaran kyläkeskus	Porvoo	6,0		1,0	5,0		
2062	11816	Pt 11816 Tamminiemen silta U-1762	Porvoo	2,0			2,0		

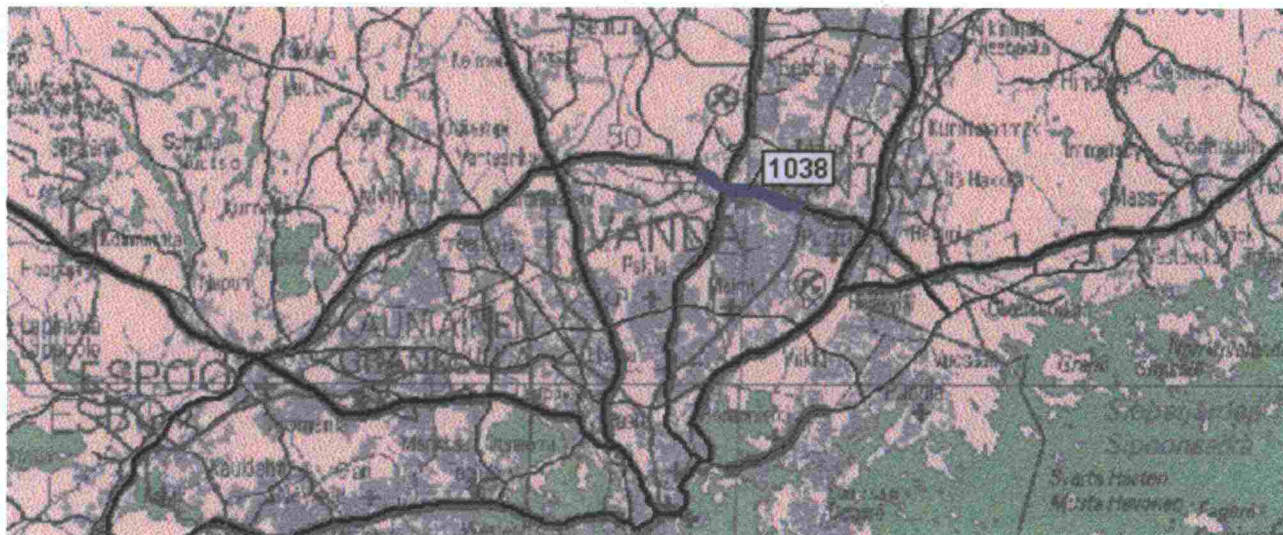
Perustienpidon hankkeet kunnittain. Keskeneräiset ja 2000-2002 alkavat.

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2000	2001	2002	Jää
3225	1605	Mt 1605 Galgbakantien liittymä	Porvoo	1,6			1,6		
3230	11779	Pt 11779 Haikkoon jkp	Porvoo	6,5			1,5	5,0	
2061	11773	Pt 11773 Tjusterbyn silta U-722	Porvoo	2,5				2,5	
3231	7	Vt 7 Riista-aita välillä Kehä III-Box	Sipoo	2,7	1,8	0,9			
3420	170	Mt 170 parantaminen Östersundomin kohdalla	Sipoo	6,1		1,5	4,6		
3121	1534	Mt 1534 Boxin koulu - Mt 170 jkp	Sipoo	1,7		1,7			
5507	4	Vt 4 Melusuojaus Sipoon alueella, Myras	Sipoo	2,0				2,0	
3379	115	Mt 115 Siuntion as.- Västerby	Siuntio	5,0				5,0	
1037	1002	Mt 1002 jkp-tie Knipnäsän sillan kohdalla	Tammisaari	6,0			6,0		
1009		Pienet liikenneturvallisuukskohteet 2000	Tiepiiri	1,0		1,0			
1007		Pienet liikenneturvallisuukskohteet 2001	Tiepiiri	1,0			1,0		
1060		Pienet liikenneturvallisuukskohteet 2002	Tiepiiri	1,0				1,0	
1055	45	Kt 45 Koskenmäentie - Nummenväylä paranta	Tuusula	5,6	4,6	1,0			
3141	11479	Pt 11479 Rusutjärven jkp koulun kohdalla I-vai	Tuusula	1,8		1,8			
3123	11455	Pt 11455 Seutulankylä-Riipilä jkp	Vantaa	7,0		1,0	6,0		
5505	120	Mt 120 Rajatorppa - Kehä III melusuojaus	Vantaa	9,0				2,0	7,0
1046	11568	Pt 11568 Hanabölen silta U-854	Vantaa	1,0				1,0	
3378	1224	Mt 1224 Irjalan pt - Kartanontie jkp	Vihti	1,6		1,6			
3132	25	Vt 25 jkp-tie välillä Vt 1 - Nummelan pt	Vihti	7,3			4,0	3,3	
3372	11238	Vt 2 /Pt 11238 Meritien liittymän parantaminen	Vihti	5,0			1,0	4,0	
1035	2	Vt 25 / Vt 2 eritasoliittymän parantaminen	Vihti	9,6			2,0	7,0	0,6
1008	132	Mt 132 Vihtijärvi - Hämeen piirin raja	Vihti	12,0			4,0	8,0	
3350	1	Vt 1 Kolmperä-Palojärvi valaistus	Vihti	8,0				2,0	6,0
Laajennusinvestoinnit yhteensä:				328,0	51,7	76,0	79,6	77,1	43,6

Uusininvestoinnit

3001	1471	Mt 1471 Lahdentie - Hepola	Mäntsälä	4,6		3,3	1,4		
Uusininvestoinnit yhteensä:				4,6	0,0	3,3	1,4	0,0	0,0

Tulostuksessa käytetty ehto: Perustienpito, keskener. ja 2000-2002 alk

KT 50, E 18 (KEHÄ III) LENTOASEMANTIE – TIKKURILA**Nykyiset olosuhteet**

Kehä III (kt 50) on Etelä-Suomen ja pääkaupunkiseudun keskeinen ajoneuvoliikenteen sekä teollisuuden ja talouselämän itä-länsisuuntainen liikenneväylä. Se on myös osa kansainvälisesti ja valtakunnallisesti tärkeää Eurooppatie E18:ta, joka yhdistää pohjolan pääkaupungit toisiinsa sekä muuhun Eurooppaan ja Venäjälle. Kehä III:n roolia korostaa myös sen toiminta Helsinki-Vantaa lentoaseman maaliikenteen tärkeimpänä syöttöyhteytenä, joukkoliikenteen runkoväylänä sekä Vuosaaren uuden kappaletavarasataman tavaraliikennevirtojen välittäjänä. Ongelmalliseksi tilanteen tekee jo nyt räjähdysmäisesti kasvava maankäyttö (Aviapolis, Jumbo), joka ruuhkauttaa olemassaolevat liittymät. Nykytilanteessa Kehä III on osuudella Lentoasemantie - Tikkurila kaksiajoraitainen ja sen liittymät ovat pääosin valo-ohjattuja tasoliittymiä. Suunnitelmaosuuden liikennemäärät ovat 30-40 000 autoa/vrk ja ennusteiden mukaan liikenne kasvaa 1,5-2-kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä (50 000-80 000 autoa/vrk). Väyläosuuden kapasiteetti on jo nyt loppuun käytetty ja liikenneturvallisuus on heikko.

Suunnitelma

Kehä III:a parannetaan nykyisessä liikennetilassa 5,4 kilometrin matkalla rakentamalla tasoliittymät eritasoliittymiksi ja täydentämällä rinnakkaista katuverkkoa. Tähän hankkeeseen sisältyvät Lentoasemantien eritasoliittymät Kehä III:lle (Lentoaseman etl) ja Lentoasemantielle (Tikkurilantien etl) sekä Kehä III:n ja Tuusulantien eritasoliittymä (Kirkonkylän etl), Koivuhaan eritasoliittymä, Suutarilan eritasoliittymä ja Tikkurilan eritasoliittymän

parantaminen. Kevyelle liikenteelle rakennetaan yhtenäinen Kehä III:n suuntainen eritasoinen pääraitisto. Myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja pysäkkijärjestelyjä parannetaan hankkeen yhteydessä lisäkaistajärjestelyillä.

Vaikutukset

Toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta ja aikataulujen pitävyyttä tärkeällä E18-väylällä. Ne mahdollistavat myös Helsingin seudun väestönlisäyksestä huolimatta liikenteen tyydyttävän hoidon lentoaseman läheisyydessä. Joukkoliikenne sujuvoituu ja kevyen liikenteen olosuhteet kohenuvat. Kehä III:n saneeraukseen on varauduttu kaavamuutoksilla ja uuden maankäytön suunnittelulla. Lähialueen maankäyttö ja liikenneraatkaisu on kaavoituksessa nivelletty yhteen. Parantamistoimenpiteiden kohdistuessa nykyiseen liikennetilaan niiden haittavaikutukset lähiympäristölle ovat teknisin keinoin hallittavissa. Toimenpiteet sisältävät laajoja meluntorjunta- ja ympäristöhoitotoimenpiteitä.

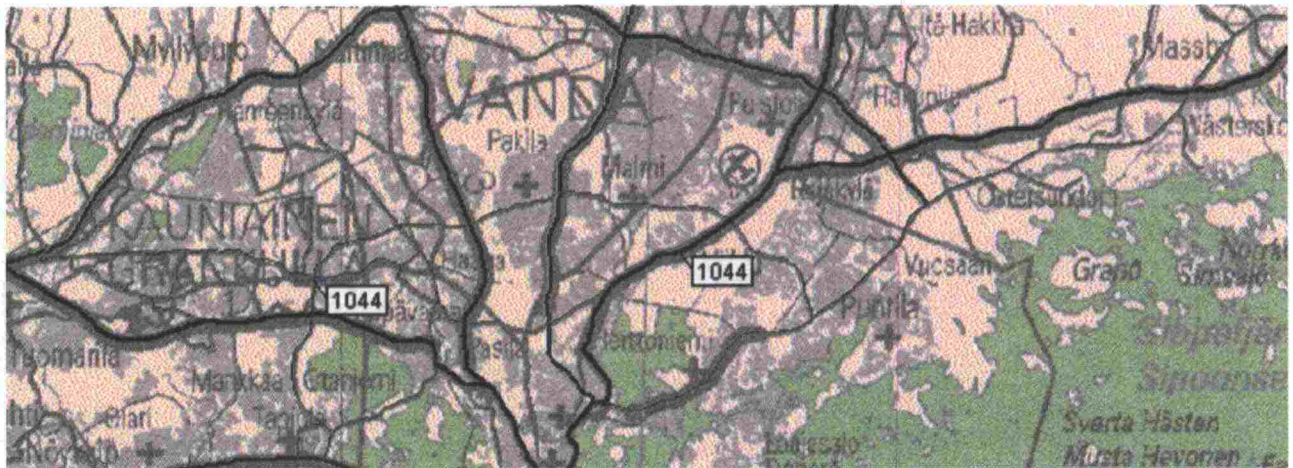
Talous

Hankkeen kustannukset ovat 450 Mmk ja hyötykustannussuhde (H/K) 2,7.

Suunnittelutilanne

Hankkeen tiesuunnitelma on valmis ja vahvistettavana. Suunnitelmaosuuden ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA-selostus) antamassaan lausunnossa ei yhteysviranomaisella ollut huomautettavaa suunnitelmaan.

PÄÄKAUPUNKISEUDUN JOUKKOLIIKENTEN PYSÄKKIJÄRJESTELYT



Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyjen kehittämishanke koostuu kahdesta osahankkeesta, jotka parantavat pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien ja kehäsuuntaisen joukkoliikenteen palvelutasoa. Kyseiset kohteet ovat olennaisia joukkoliikenteen ja myös muun liikenteen solmukohtia ja palvelevat mm. bussi-Jokerin kehittämistä. Kohteissa täydennetään ja parannetaan joukkoliikenteen vaihtomahdollisuuksia.

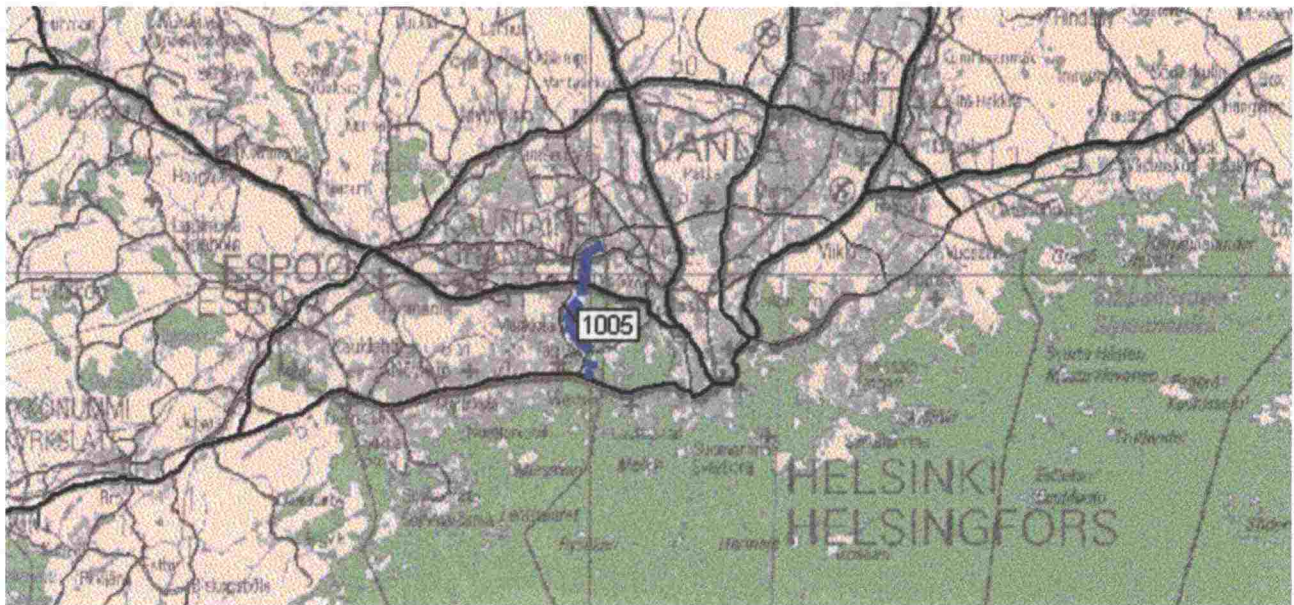
Kehä I, Leppävaaran vaihtopysäkit (69 Mmk) on osa *Mt 101 Kehä I Kt 51- Vallikallio* -hanketta. Rantaradan lisäraiteiden valmistumisen (kesällä 2001) vuoksi hanke on muuta hanketta kiireellisempi. Terminaalialueen kohdalle, Kehän läpimenevien kaistojen (2+2) molemmin puolin rakennetaan uudet sillat ja niille kokoojarammit sekä joukkoliikenteen vaihtopysäkit odotustiloihin. Hanke käsittää myös hissi- ja porrasyhteyksien, muiden kevyen liikenteen yhteyksien ja melusuojausten rakentamisen. Yleissuunnitelma Kehä I:lle Espoon alueella valmistuu kesällä 1999. Terminaalialueen tiesuunnitelma aloitettiin huhti-

kuussa 1999 ja se valmistuu lokakuussa 1999. Rakentaminen on mahdollista aloittaa syksyllä 2000. Kohde valmistuu syksyllä 2002. Kustannusjakoneuvotteluja kaupungin kanssa ei ole käyty.

Vt 4 Lahdenväylä, pysäkkijärjestelyt Viikin kohdalla (26 Mmk) käsittää valtatie 4 leventämisen 4 + 4 -kaistaiseksi välillä Pihlajamäen eritasoliittymä – Kehä I, linja-autorampin rakentamisen Pihlajamäen eritasoliittymään sekä kaupungin rakentaman melusuojausten valtatie 4 varten sekä näihin liittyviä katujärjestelyjä. Hankkeen tiesuunnitelma on valmis ja kustannusjaosta on sovittu Helsingin kaupungin kanssa. Tielaitoksen osuus on 12,2 Mmk. Rakentaminen on mahdollista aloittaa vuonna 2000.

Talous

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat yhteensä 95 Mmk.

MT 101, (KEHÄ I) VÄLILLÄ KT 51 – VALLIKALLIO, 1-VAIHE

Kehä I:n parantaminen Espoon alueella on hankekokonaisuus, joka toteutuu vaiheittain. Kesällä -99 valmistuvassa yleissuunnitelmassa parantamistoimenpiteet on jaotettu kolmeen päävaiheeseen. Ensimmäinen vaihe painottuu välille Turunväylä-Leppävaara ja pienempiä parannustoimenpiteitä tehdään tarpeen mukaan myös Keilaniemen ja Turunväylän välille. Ensimmäisen vaiheen jälkeen on tavoitteena jatkaa saumattomasti Kehä I:n parantamista 2. vaiheella, joka painottuu Otaniemen ja Turunväylän välille. Kolmas vaihe (ns. tilavarausvaihe) kohdistuu Keilaniemi-Otaniemi-jaksolle sekä Leppävaaraan (Turunväylän eritasoliittymä ja rinnakkaisrampit Leppävaaran suoralle).

Turunväylä – Leppävaara osuus**Nykyiset olosuhteet**

Kehä I on pääkaupunkiseudun ja etelä-Espoon tärkein poikittaisyhteys. Tie on erittäin vilkasliikenteinen kaksiajoratainen 2 + 2 -kaistainen väylä. Leppävaaran suoralla on kolmannet kaistat bussiliikenteen ja kääntyvän liikenteen käytössä. Jaksolla on neljä eritasoliittymää ja kaksi valo-ohjattua tasoliittymää. Myös eritasoliittymissä osa ramppien tasoliittymistä on valo-ohjattuja. Huiputuntien aikana syntyy pitkiä, pysähteleviä jonoja ja erityisesti valo-ohjatut tasoliittymät ruuhkautuvat. Myös päiväaikaan esiintyvät ruuhkat hidastavat joukkoliikennettä. Vilkkaan liikenteen, lukuisien liittymien sekä jäsentymättömien järjestelyjen vuoksi liikenneturvallisuus on huono, erityisesti liittymissä. Vilkas liikenne aiheuttaa lähialueen asukkaille melu- ja päästöhaittoja. Kehän pirstova vaikutus korostuu erityisesti Puustellinmäen alueella, missä aluetta lohkoo myös rautatie.

Kehä I:n liikennemäärä Leppävaarassa on nykyisin 60 000 autoa/vrk. Kehä II:n eteläpään valmistuminen (syksyllä 2000) lisää Kehä I:n liikennettä Turunväylän pohjoispuolella ja ongelmat kärjistyvät entisestään. Liikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä noin 1,5 -kertaiseksi eli noin 94 000 autoon/vrk riippuen siitä ja 88 000 autoon/vrk, jos Kehä II:n jatke Hämeenlinnanväylälle on rakennettu.

Suunnitelma

Suunnitellut parannustoimenpiteet koskevat sekä Kehä I:tä että Turunväylää noin 3 km matkalta. Kehä I:n ja Turunväylän liittymä täydennetään lisärampeilla siten, että liittymästä voidaan poistaa vasemmalle kääntymiset ja liikennevalot. Leppävaaran suoralla parannetaan bussikaista- ja pysäkkijärjestelyjä sekä kevyen liikenteen väyliä. Puustellinmäen kohdalla Kehä I joko painetaan paikoillaan alas, jolloin se voidaan kattaa, tai Kehä viedään nykyisen sijaintinsa itäpuolella tunnelissa asutuksen ali. Mäkkylän liikennevalot poistetaan korvaamalla tasoliittymät uudella eritasoliittymällä. Kehän tasausta lasketaan Mäkkylän kohdalla. Parantamisen jälkeen koko jakso on 3+3 -kaistainen. Jaksolle rakennetaan melusuojaus. Suunnitelmaan kuuluu myös Perkkään liittymän rakentaminen Turunväylälle sekä kolmannet kaistat ja melusuojaus Turunväylälle välille Nihtisilta-Kehä I.

Vaikutukset

Liikennevalojen poistaminen parantaa erityisesti liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Uusi Perkkään liittymä Turunväylällä vähentää muutoin ylikuormittuvan Leppäsolmun eritasoliittymän liikennettä. Joukkoliikenteen, mm. bussi-Jokerin

länsipään toimintaedellytykset paranevat. Meluhaitat vähenevät ja Kehä I:stä aiheutuva estehaitta pienenee merkittävästi kattamisen tai tunneloinnin seurauksena. Soveltuvuutta kaupunkikuvaan edistetään tiiviillä kaupunkimaisilla ratkaisuilla.

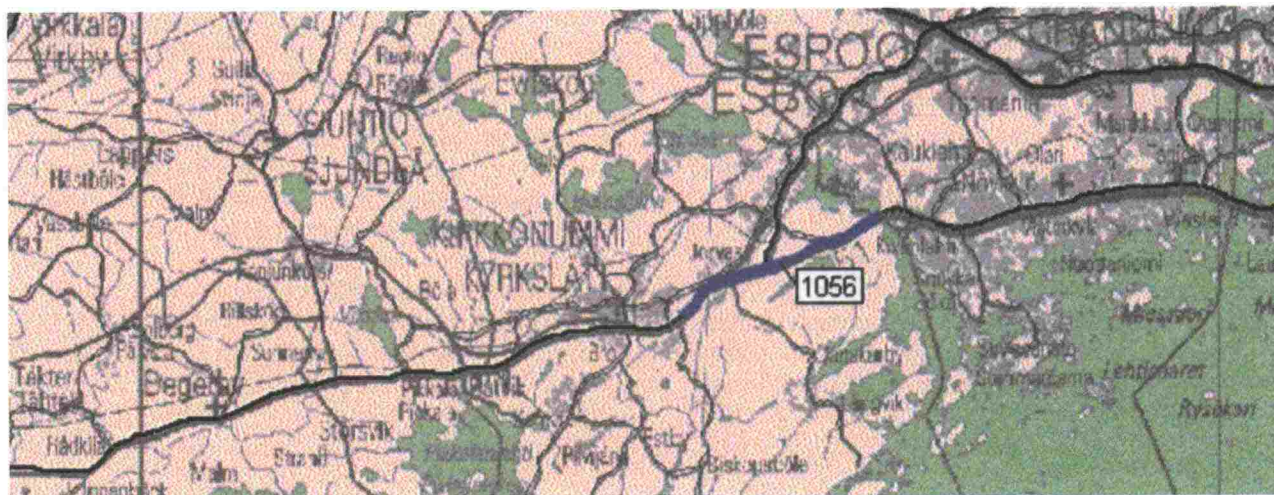
Talous

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 320 Mmk (Puustellinmäki katettu) - 340 Mmk (Puustellinmäessä kalliotunneli) ja hyötykustannussuhteet vastaavasti 4,1-4,6. Kustannusjaosta Espoon kaupungin kanssa ei ole sovittu.

Suunnitelmatilanne

Hankkeen yleissuunnitelma valmistuu kesäkuussa 1999. Suunnitelma lähetetään lausuntokierrokselle, minkä jälkeen voidaan päättää jatkosuunnittelun yksityiskohdista. Tiesuunnittelu voidaan käynnistää vaiheittain alkaen syksystä 1999. Jo ennen varsinaista Kehä I:n parantamista rakennetaan rantaradan ylityskohdalle vaihtopysäkit uusille silloille sekä rinnakkaisramppijärjestelyt Asemansolmun ja Turuntien eritasoliittymiin (Ks. Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt). Tavoitteena on, että järjestelyt ovat valtaosaltaan käytössä vuonna 2001, jolloin kaupunkiradan lisäraiteet Leppävaaraan valmistuvat. Järjestelyjen rahoitus on hankkeen ajoituksen vuoksi järjestettävä erillisenä.

KANTATIE 51 PARANTAMINEN VÄLILLÄ KIVENLAHTI - KIRKKONUMMI

**Nykyiset olosuhteet**

Kantatie 51 on yhteys Helsingistä Karjaalle. Tie on yksi pääkaupunkiseudun säteittäisistä yhteyksistä ja Kirkkonummen tärkein päätie. Tie on Helsingin ja Espoon puolella moottoritie, mutta Kirkkonummen puolella se on valtaosin 12,5 m leveä sekaliikennetie.

Suunnitelma koskee väliä, joka alkaa Kivenlahdesta nykyisen moottoritieosuuden päästä ja päättyy Kirkkonummelle Munkinmäen eritasoliittymän kohtaan kaksiajorataisen osuuden alkuun. Välin pituus on noin 10 kilometriä.

Kantatiellä on Kehä III:n ja Munkinmäen eritasoliittymän välillä liikennettä nykyisin noin 19 000 autoa/vrk ja vuoden 2020 ennustetilanteessa noin 35 000 autoa/vrk. Vastaavasti Kehä III:n ja Kivenlahden välillä on liikennettä nykyisin noin 14 000 autoa/vrk ja ennustetilanteessa noin 23 000 autoa/vrk.

Liikennöitävyys tiellä on nykyisin liikenteen huipujen aikana huono. Liikenteen palvelutaso heikenee lähitulevaisuudessa voimakkaasti etenkin Kehä III:n liittymän länsipuolella. Osalla liittymistä välityskyky ylitetään jo lähivuosien aikana ja kaikkien liittymien välityskyky ylittyy ennen vuotta 2010.

Suunnittelualueella on viimeisen viiden vuoden aikana tapahtunut 32 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kahdessa on kuollut ihmisiä. Eniten onnettomuuksia on tapahtunut Kehä III:n liittymän ympäristössä ja Kivenlahden sillan länsipuolella.

Tiejakson keskimääräinen onnettomuustiheys on noin 0,6 onn./km, kun se muilla vastaavilla teillä Suomessa on noin 0,3 onn./km. Kun onnetto-

muuksien määrä suhteutetaan liikennesuoritteeseen, tien onnettomuusaste ei ole muita Suomen vastaavia teitä korkeampi.

Suunnitelmat

Vuonna -83 valmistui yleis-suunnitelma välille Kirkkonummi - Kivenlahti ja vuonna -94 tiesuunnitelma moottoritiestä.

Kehittämisselvityksessä moottoritie on esitetty rakennettavaksi aiempaa kapeampaan poikkileikkaukseen ja toteutetaan kahdessa vaiheessa. Eritasoliittymien keventämisen lähtökohtana on ollut ramppien lyhentäminen, bussi-ramppien muuttaminen korokkeella erotetuiksi kaistoiksi, kevyen liikenteen alikulkujen vähentäminen sekä kanavointien välttäminen kantatien ylittävillä silloilla. Kapeamman poikkileikkauksen ansiosta siltoja on kyetty myös lyhentämään.

Vaikutukset

Suunnitelmassa esitetyin toimenpitein parannetaan liikenteen sujuvuutta päätiellä, liittymissä sekä alueen poikittaisilla yhteyksillä. Liittymäjärjestelyin parannetaan joukkoliikenteen saavutettavuutta sekä kevyen liikenteen oloja. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden palvelutasoa sekä turvallisuutta lisätään olennaisesti suunnitelman mukaisilla kevyen liikenteen järjestelyillä. Ratkaisulla parannetaan liikenneturvallisuutta kaikkien tienkäyttäjien osalta.

Tie-suunnitelman yhteydessä tehtiin ympäristövaikutusten arviointi esitetylle moottoritielle. Tässä selvityksessä on esitetty tarvittavat ympäristönsuojelu- ja meluntorjuntatoimenpiteet.

Talous

Tiesuunnitelman ratkaisuja keventämällä ovat hankkeen rakentamiskustannukset laskeneet lähes 50 Mmk. Koko hankkeen rakentamiskustannukset ovat 227 Mmk. Hanke on yhteiskuntataloudellisesti selvästi kannattava, sen hyötykustannussuhteeksi saadaan 2.4. Aiempaan suunnitelmaan verrattuna kannattavuus on parantunut pienempien kustannusten sekä uusien liikenteen kasvuennusteiden vuoksi.

Suunnittelutilanne ja rakentamisjärjestys

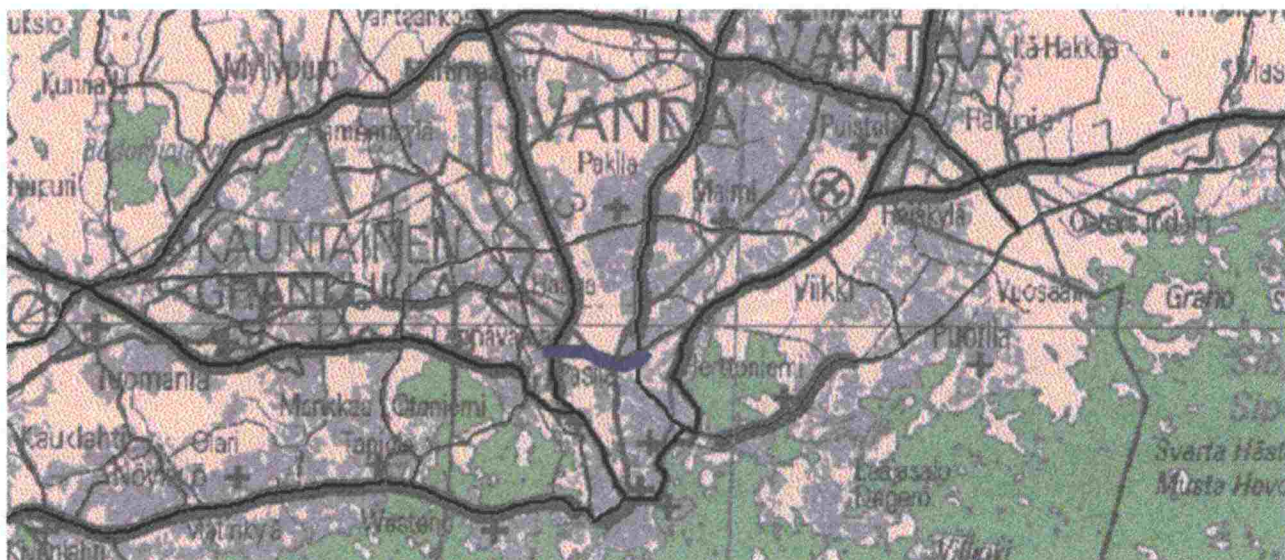
Tiesuunnitelma tarkistetaan kehittämisselvityksen mukaiseksi. Ensimmäisessä vaiheessa tie esitetään parannettavaksi nelikaistaiseksi välillä Kehä

III:n liittymästä Munkinmäen eritasoliittymään. Samassa yhteydessä esitetään rakennettavaksi myös Sarvikin eritasoliittymä sekä kevyen liikenteen väylä kantatien yhteyteen koko välille Kivenlahdesta Kirkkonummelle.

Ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden rakentamiskustannukset ovat noin 160 Mmk. Toimenpiteillä saavutetaan valtaosa moottoritien liikenteellisistä hyödyistä vuoden 2005 tilanteessa.

Toisessa vaiheessa tehtävä tien täydentäminen moottoritieksi tulee ajankohtaiseksi 10-15 vuoden kuluttua. Toisen vaiheen rakentamis-kustannukset ovat 67 Mmk.

MT 100 PASILANVÄYLÄ/HAKAMÄENTIE



Nykyiset liikenneolosuhteet

Hakamäentie toimii nykyisellään Helsingin kanta-kaupungin pohjoisosien merkittävänä poikittaisyhteytenä. Lisäksi se toimii tärkeänä yhdyslinkkinä Turun- ja Lahdenväylien välillä. Hakamäentien monitoimisuutta ja ongelmaisuutta lisää sen tehtävä Helsinki Areenan ja Messukeskuksen syöttöväylänä. Tällä hetkellä väylä yhdistää Mannerheimintien/Vt3:n ja Koskelantien/Mäkelänkadun toisiinsa. Hakamäentien liikennemäärä on 20 000 - 30 000 autoa vuorokaudessa. Vt 3:n ja Hakamäentien liittymä on valohjattu ja nykyisellään pahoin ruuhkautunut sekä aamuin että illoin. Muut Hakamäentien liittymät toimivat jo välityskykynsä rajoilla. Hakamäentie on osittain 2-ajoratainen, mutta Pasilassa Keskuspuistossa 2-3-kaistainen. Pasilaan on tulossa lisää liikennettä aiheuttavaa maankäyttöä.

Suunnitelma

Tavoitteena on parantaa Hakamäentie 2-ajorataiseksi Haagasta Mäkelänkadulle (3 km) Pasilanväylän ensimmäisenä vaiheena. Uusi ajorata tulee nykyisen ajoradan eteläpuolelle. Valtatie 3:n, Ilmalankadun, Veturitien ja Ratapihantien liittymät rakennetaan eritasoliittymiksi. Hakamäentie on katettuna tunnelissa 320 metrin matkalla Vt3:n liittymästä Kivihaan liittymään. Hakamäentien pohjoispuolella kulkee yhtenäinen kevyen liikenteen raitti, jonka yhteydet Hakamäentien poikki ovat eritasoiset. Joukkoliikenteen sujuvuus on turvattu pysäkkijärjestelyillä ja lisäkaistoilla. Liikenteen on ennustettu olevan vuonna 2020 50-60 000 autoa/vrk, eli sen verran, mitä Hakamäentien päiden (Haaga ja Mäkelänkatu) tasoliittymät pystyvät välittämään. Suunnitellut järjestelyt mah-

dollistavat myöhemmin kevennetyn Pasilanväylän toteuttamisen, koska tunnelirakenteiden vaatimukset on otettu huomioon tilavaraus- ja tiesuunnitelmassa.

Vaikutukset

Suunnitelman mukaiset toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta Helsingin kantakaupungin pohjoisosissa. Yhdessä Pasilan joukkoliikennejärjestelyjen kanssa ne mahdollistavat alueelle suunnitellun maankäytön lisäyksen. Pääsääntöisesti melutilanne paranee huomattavasti nykyisestä, erityisesti Haagassa. Hakamäentien parantaminen ei aiheuta merkittäviä kielteisiä vaikutuksia Keskuspuistoon eikä muihin viheralueisiin. Ratkaisut on sovitettu kaupunkikuvaan.

Talous

Hankkeen rakennuskustannukset ovat noin 370 Mmk ja hyötykustannussuhde 3,8.

Suunnitelmatilanne

Hankkeesta on aikaisemmin tehty tilavaraussuunnitelma yhdessä Helsingin kaupungin kanssa. Suunnitelma on hyväksytty kaupunginhallituksessa ja kaupunki on laatinut sen pohjalta asemakaavamuutokset. Tilavaraussuunnitelmaan pohjautuva Tielaitoksen tiesuunnitelma on valmistunut maaliskuussa 1999 ja lähdössä tielain mukaiseen käsittelyyn. Ympäristöministeriö on vahvistanut asemakaavat ja kaupunki tekee ennen kesää kaavoihin tarkistuksia tiesuunnitelman hyväksymistä varten.

KT 50 (E18) KEHÄ III VÄLILLÄ VANTAANKOSKI – LENTOASEMANTIE (KEHÄ III 2.VAIHE)



Nykyiset olosuhteet

Kehä III (kt 50) on Etelä-Suomen ja pääkaupunkiseudun keskeinen ajoneuvoliikenteen sekä teollisuuden ja talouselämän itä-länsisuuntainen liikenneväylä. Se on myös osa kansainvälisesti ja valtakunnallisesti tärkeää Eurooppatie E18:ta, joka yhdistää pohjolan pääkaupungit toisiinsa sekä muuhun Eurooppaan ja Venäjälle. Kehä III:n roolia korostaa myös sen toiminta Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkeimpänä syöttöyhteytenä, joukkoliikenteen runkoväylänä sekä Vuosaaren uuden kappalevarasataman tavaraliikennevirtojen välittäjänä. Ongelmaiseksi tilanteen tekee jo nyt runsaasti lisääntyvä maankäyttö. Nykytilanteessa Kehä III on osuudella Vantaankoski - Lentoasemantie kaksiajoratainen ja sen liittymät ovat pääosin valo-ohjattuja tasoliittymiä. Tuupakan eritasoliittymä Kehä III:lle Vantaankosken itäpuolelle on rakenteilla Katriinantien siirron yhteydessä. Suunnitelmaosuuden liikennemäärät ovat 30-40 000 ajon./vrk ja ennusteiden mukaan liikenne kasvaa 1,5-2-kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä (50 - 80 000 autoa/vrk). Väyläosuus ruuhkautuu jo nyt voimakkaasti tasoliittymissä, joissa lisäksi tapahtuu paljon peräänajoa.

Suunnitelma

Kehä III:a parannetaan nykyisessä liikennetilassa rakentamalla tasoliittymät eritasoliittymiksi ja täydentämällä rinnakkaista ja risteävää katuverkkoa. Suunnitelmaan sisältyvät Myllymäen eritasoliittymä, Kehä III:n ja valtatie 3 välisen eritasoliittymän (Vantaankosken etl) parantaminen, Martinkylän eritasoliittymän parantaminen valtatiellä 3 sekä Kehä III:n eritasoliittymät Kalliosolaan ja

Pakkalaan. Kevyelle liikenteelle rakennetaan yhtenäinen Kehä III:n suuntainen raitisto ja eritasoiset risteämiset. Myös joukkoliikenteen toimintatiedellytyksiä ja pysäkkijärjestelyjä parannetaan.

Vaikutukset

Toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta ja aikataulujen pitävyyttä tärkeällä E18-väylällä. Ne mahdollistavat myös Helsingin seudun väestönlisäyksestä huolimatta liikenteen tyydyttävän hoidon. Joukkoliikenne sujuvoituu ja kevyen liikenteen olosuhteet kohentuvat. Kehä III:n saneerauksen vaikutukset kaavoitukseen ovat vähäiset, sillä väylän parantamiseen on varauduttu kaavoituksessa ja maankäytön suunnittelun yhteydessä. Parantamistoimenpiteiden kohdistuessa nykyiseen liikennetilaan niiden haittavaikutukset lähiympäristölle ovat hallittavissa. Toimenpiteet sisältävät laajoja meluntorjunta- ja ympäristöhoitotoimenpiteitä.

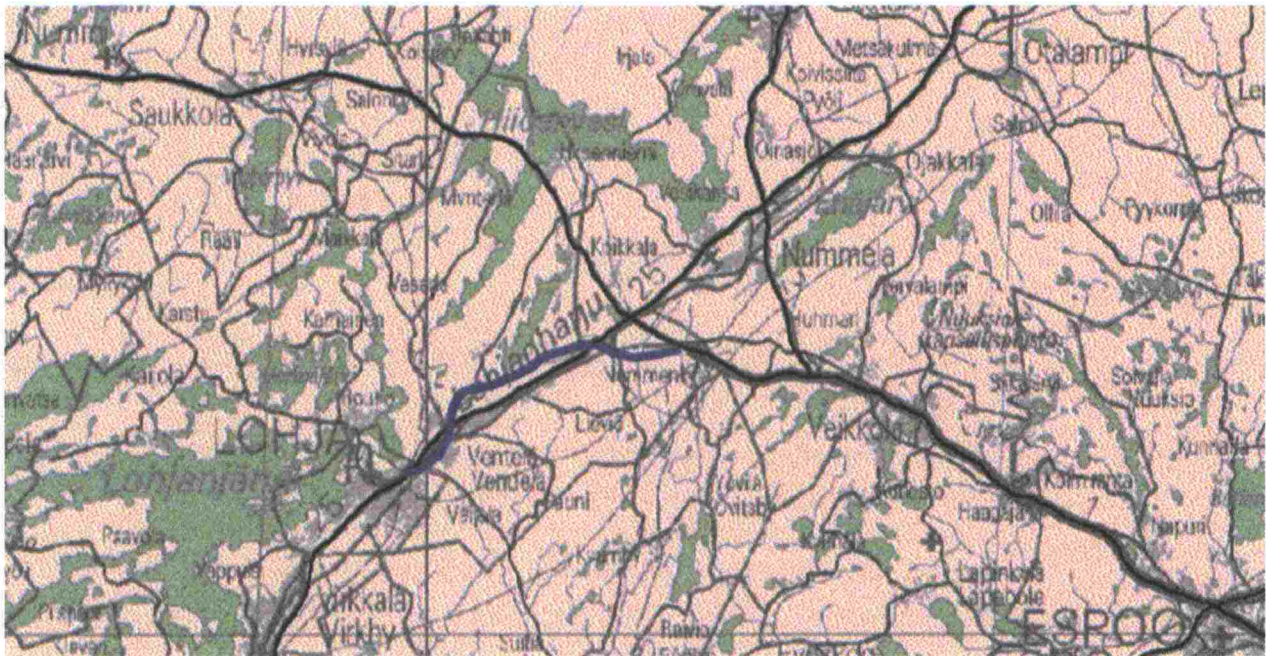
Talous

Hankkeen kustannukset ovat 460 Mmk ja hyötökustannussuhde (H/K) 2,5 (liikenteelle avaamisvuosi 2005).

Suunnittelutilanne

Hankkeen tiesuunnitelma on valmis ja vahvistettavana. Suunnitelmaosuuden ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA-selostus) antamassaan lausunnossa yhteysviranomaisen edellytti parannushankkeen vaikutuksia ja haittojen torjuntaa tarkentavia neuvotteluja kaupungin ja eri viranomaisten kanssa, jotka ovat jo käynnissä.

VT 1 (E18) LOHJA – LIEVIÖ



Nykyiset liikenneolosuhteet

Valtatie 1 (E 18) on nykyisin moottoritie Helsingistä Lohjanharjulle (Lieviö). Tästä Saloon se on standardiltaan puutteellinen sekaliikennetie, joka on rakennettu pääosin 1930-luvulla. Nykyliikenne Hiidenveden kohdalla on 9500 autoa/vrk ja liikenne ruuhkautuu alhaisen tiestandardin vuoksi herkästi. Valtatie 1 on tarkoitus kehittää moottoriväyläksi liikenneministeriön v 1990 tekemän hankepäätöksen mukaisesti (linjaus Lohjan keskustan pohjoispuolitse). Lohjan kaupungin keskusta sijaitsee valtatie 25 varrella noin 10 km valtatie 1 liittymästä (Lohjanharju) Karjaan suuntaan. Nykyliikenne on 13000 ajon/vrk. Teollisuuden raskas liikenne ja suuri liittymätiheys tekevät liikenneolosuhteista ruuhkaiset ja vaaralliset. Tie sijaitsee tärkeällä pohjavesialueella. Liikenteen arvioidaan kasvavan nykyverkolla 50-60 % vuoteen 2010 mennessä.

Suunnitelma

Hanke muodostaa osan Eurooppatietä E 18. Ensisivaiheena ennen Lohja-Muurla osuuden rakentamista parannetaan Lohjan paikallisia liikenneoloja sekä kytkentää Helsingin suuntaan. Vt 25 nelikaistaistetaan nykyisellä paikallaan välillä Suurlohjankatu-Vesitorni. Vesitornilta Muijalaan (nykyinen moottoriliikennetien alkupiste) toteutetaan moottoritie, jolloin vastaava valtatie 25:n jakso jää palvelemaan maankäytön tarpeita.

Vaikutukset

Hanke parantaa valtatie 25 ja Lohjan sisääntuloliikenteen olosuhteita ratkaisevasti. Nykyinen Vt 25 vesitornin ja Muijalan välillä on harjulla keskellä tärkeää pohjavesialuetta. Myös moottoriväylä tulee harjun juureen pohjavesialueelle, mutta sen rakenteissa voidaan ottaa pohjaveden suojele huomioon paremmin, kuin vanhalla tiellä on mahdollista.

Henkilövahinko-onnettomuuksien arvioidaan vähenevän lähes 50 %:lla. Ennusteen mukaan 10-vuotiskaudella välttäisi 54:ltä hvj-onnettomuudelta joissa loukkaantuisi 80 ja menehtyisi 7 ihmistä.

Talous

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 350 Mmk toteutettaessa tie moottoritienä, hyötökustannussuhde on tällöin 1,8. Hanke on edullisinta toteuttaa suoraan moottoritienä.

Suunnittelutilanne

Vt 1:n parantamiseksi välillä Lohjanharju-Muurla on laadittu yleissuunnitelma ja siihen liittyen YVA-selvitys, josta on saatu ympäristökeskuksen lausunto joulukuussa 1996. Toimenpidepäätösesitys on tehty 4.3.1997. Tiesuunnitelma käynnistetään Lohja-Lohjanharju osuudelle välittömästi päätöksen jälkeen.

UUDENMAAN LIITTO NYLANDS · FÖRBUND

Maakuntahallitus

Dnro 1713/99

LAUSUNTO 15.03.1999

Tielaitos, Uudenmaan tiepiiri

Tielaitos
 Uudenmaan tiepiiri
 UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMIN
 TA- JA TALOUSSUUNNITELMA 2
 19.03.1999 ULP 12
 Asian tun:4/99/01/U
 Ark=UTS Säil=5 Tärk=
 Liitteitä 0

Lausuntopyyntö 4/99/01/U; 5.2.1999

UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMAN 2000 - 2003 LUONNOS

Uudenmaan tiepiirin tienpito suunnataan painopistealueittain käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa ja laitoksen tiepolitiikan mukaisesti. Painopistealueet ovat: tiestön päivittäisen liikenteen turvaaminen, liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen, elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus, joukkoliikenteen tarpeet ja kevyen liikenteen turvaaminen. TTS-kaudelle asetetut tavoitteet liittyvät liikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen, ympäristöön, tieverkon kuntoon ja tienpidon taloudellisuuteen. Uudenmaan liitto pitää suunnitelmassa esitettyjä painopistealueita ja tavoitteita perusteltuina.

Uudenmaan liitto pitää erittäin tärkeänä TTS:ssa esitettyjä toimenpiteitä, jotka tähtäävät koko liikennejärjestelmän toimivuuden edistämiseen. Kaikki liikenne- muodot ja liikenneverkot kattava suunnittelu edistää kestävä kehityksen periaatteiden toteutumista ja yhdyskuntarakenteen eheyttävää kehittämistä. Yhteistyö sidosryhmien kanssa ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen osa-alueittain koko maakunnan alueelle vuoteen 2005 mennessä parantavat liikenneympäristön turvallisuutta, kevyen ja joukkoliikenteen asemaa sekä liikenteen ympäristöhaittojen ehkäisyä ja niillä voidaan vaikuttaa liikenteen kysyntään.

Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman 2000 - 2003 kehittämishankkeet painottuvat pääkaupunkiseudun tieverkon ja päätieverkon kansainvälisten yhteyksien kehittäminen. Nämä tieverkon kehittämistavoitteet tukevat Uudenmaan liiton Aluekehittämisstrategiassa 2000 esitettyjä Uudenmaan liiton omia tavoitteita ja niiden pohjalta solmittavia aluekehittämissopimuksia. Uudenmaan aluekehittämissopimuksessa 1998 - 2002 esitetty tiestön kärkihankkeet sisältyvät TTS:n kehittämishankkeisiin, E 18 -tien osuus Lohja - Lohjanharju ja Vuosaaren sataman yhteydet tosin vuonna 2003 tai sen jälkeen alkavaan hankkeeseen.

TTS:n perussuunnitelman mukainen rahoitus mahdollistaa vain yhden hankkeen käynnistämisen vuodessa. Vuoden 2003 ja sen jälkeisessä hankekorissa on useita hankkeita, joiden toteuttaminen olisi tarpeellista jo aikaisemmin. Uudenmaan liitto pitää kiireellisimpinä pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyjä sekä vt 1:n osuuden Lohja - Lieviö, Pasilanväylän/Hakamäentien, Kehä III:n osuuden Vantaankoski - Tikkurila ja kt 50:n osuuden Kirkkonummi - Kivenlahti toteuttamista. Vuosaaren satamatie tulee toteuttaa sataman rakentamisaikatauluun sovittaen.

Uudellamaalla on useita tiehankkeita, joilla on huomattava paikallinen merkitys, mutta jotka suhteellisen alhaisen hyöty-kustannussuhdetta perusteena käyttäen jäävät vuodesta vuoteen pois hankelistoilta. Jotkut hankkeet ovat myös liian suuria peruskorjaus- ja uusinvestointihankkeina toteutettaviksi. Hyvinkään itäinen ohikulkutie sisältyy nyt perustienpidon uusinvestointeihin, sen toteuttamista tulee aikaistaa. Tien jatke Hyvinkää - Järvenpää-radanvarsitie, Hyrylän itäisen ohikulkutien jatke sekä Klaukkalan ja Karjaan ohikulkutiet ja Kehä IV tulee sisällyttää hankelistaan.

Pienempiä hankkeita, joita tulee aikaistaa, ovat mm. nykyisen valtatie 1:n liikenneturvallisuuden parantaminen käynnissä olevan tarveselvityksen suositusten mukaisesti hankekorissa mukana olevan Lohjanharju - Saukkola-välin valaistuksen lisäksi, valtatie 2:n Meritien (Nummela) liittymän parantaminen ja maantien 1002 kevyen liikenteen väylä siltoineen Tammisaaren Knipnäsissä.

Pääkaupunkiseudulla tulee päästä pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaiseen noin 400 miljoonan markan vuotuiseseen rahoitustasoon, josta valtion osuus olisi noin 75 prosenttia.

Uudenmaan osuuden kasvattaminen tieverkon kehittämisen määrärahoista on perusteltua. Yksityisrahoituksen käyttöä liikenneinvestoinneissa tulee soveltaa kauppaja- ja teollisuusministeriön selvityksen pohjalta. Tiemäärärahojen pysyessä alhaisella tasolla on tärkeää suunnata investoinnit siten, että ne tuottavat mahdollisimman suuren kansantaloudellisen hyödyn. Uudenmaan tiehankkeet täyttävät yleensä tämän vaatimuksen.

UUDENMAAN LIITTO

Maakuntajohtaja


Aimo Lempinen

Maakuntahallituksen sihteeri


Kirsi Mononen



Päivämäärä
1.3.1999

Kirje nro
195

UUDENMAAN TIEPIIRI

Viite Uudenmaan tiepiirin lausuntopyyntö 5.2.1999, UTS - 41, 4/99/01/U

Asia **LAUSUNTO UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMAN 2000 - 2003 LUONNOKSESTA**

Tieverkon merkitys Itä-Uudenmaan kehittämisessä

Itä-Uudenmaan liiton visio kuuluu seuraavasti: Itä-Uudenmaan maakunta on laadukas ja elinvoimainen kaksikielinen kulttuurialue Itämeren piirissä. Maakunnan asemaa vahvistetaan kansainvälisenä toimijana Helsingin ja Pietarin välisellä rannikkovyöhykkeellä.

Liikenneyhteyksien parantaminen on yksi maakunnan kehittämisen viidestä toimintalinjasta. Itä-Uudenmaan liikenteen asiantuntijatyöryhmä on määritellyt liikennejärjestelmän vision seuraavasti: Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmä on tehokas, turvallinen ja tasapuolinen sekä tukee maakunnan kilpailukykyä, vetovoimaisuutta ja kestävä kehitystä. Itä-Uudenmaan oloissa tieliikenteen kehittäminen on tärkein liikenneyhteyksiä koskeva toimintalinja.

Itä-Uudenmaan tieliikenteen pahimmat ongelmat ovat päätieverkon kapasiteetin ja Porvoon kaupunkiseudun tieverkon puutteet, maaseutua palvelevan tiestön huono kunto sekä yleisesti liikenneturvallisuus ja liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat.

Tienpidon rahoitus

Alue- ja työllisyyspoliittisista syistä johtuen tieverkon kehittäminen on pitkällä aikavälillä jäänyt Uudenmaan tiepiirin alueella jälkeen maan yleisestä tasosta. Toiminta- ja taloussuunnitelmasta puuttuu edelleen rahoitus keskeisille investointihankkeille. Tilannetta pahentaa se, että Uudenmaan tiepiirin perustienpidon määrärahat ovat tarpeeseen nähden täysin riittämättömät. Perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien piirikohtaisessa jaossa ei valitettavasti oteta ollenkaan huomioon moottoriteiden liikennesuoritetta, vaikka määrärahoista käytetään huomattava osuus mm. moottoriteiden ramppien korjaamiseen sekä hirviaitojen ja valaistuksen rakentamiseen.

Itä-Uudenmaan liitto esittää Uudenmaan tiepiirille Itä-Uudenmaan maakunnan osalta perustienpidon määrärahoihin 20 Mmk:n tasokorotusta vuositasona. Lisäksi Itä-Uudenmaan liitto katsoo, että valtion tulee pa-

Tielaitos
Uudenmaan tiepiiri
UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMIN
TA- JA TALOUSSUUNNITELMA 2
03.03.1999 ULP 12
Asian tun: 4/99/01/U
Ark=UTS Säil=5 Tark=
Liitteitä 0

lauttaa yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen tarkoitettu tuki la-
maa edeltävälle tasolle, sillä yksityistiet muodostavat tärkeän osan liiken-
nejärjestelmästä.

Päätieverkon kehittäminen

Päätieverkon kehittämisen osalta Itä-Uudellamaalla on kaksi kärkihanketta. Ne ovat E18 -tien rakentaminen moottoritieksi välillä Porvoo – Koskenkylä ja valtatie 6 perusparantaminen välillä Koskenkylä – Kouvola. On erittäin myönteistä, että liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta ongelmallinen Porvoo ja Koskenkylän välinen osuus E18 -tiestä rakennetaan nopeasti moottoritietasoiseksi osana ns. Pohjolan kolmiota eli Suomen tärkeintä kansainvälistä liikennekäytävää. Moniongelmaisen valta-
tien 6 perusparantaminen Koskenkylästä Kouvolaan alkaa Uudenmaan tie-
piirin suunnitelmien mukaan v. 2001. **Itä-Uudenmaan liitto kiirehtii 6 -
tien suunnittelua ja eritasoliittymien rakentamista Lapinjärven ja Lil-
jendalin kirkonkylien kohdille.**

Alemman tieverkon kehittäminen

Itä-Uudellemaalle ovat ominaisia lukuisat pienet keskuksat ja maaseutu-
mainen asuintapa sekä työssäkäynti suuremmissa keskuksissa. Siitä johtuen
myös alemman tieverkon kehittämistarpeet korostuvat tavanomaista
enemmän. Itä-Uudenmaan liitto ei pidä hyväksyttävänä sitä, että toiminta-
ja taloussuunnitelman mukaisesti toimittaessa maaseudun tieverkon kehit-
tämisen- sekä liikenneturvallisuushankkeet jatkuvasti lykkääntyvät ja alemman
tieverkon kunto rappeutuu.

Itä-Uudenmaan kehittämisen kannalta kiireellisimpiä suunnitelmasta ja sen
hankekoreista puuttuvia **perustienpidon hankkeita** ovat:

- Porvoon itäisen ohitustien (saaristotien) rakentaminen
- Maantien 1605 perusparantaminen välillä Myrskylä – Porvoo (I -vai-
heessa jalankulku- ja pyörätien rakentaminen välille Särkijärvi – Juor-
naankylä)
- Maantien 1635 perusparantaminen välillä Pukkila – Monninkylä (I-
vaiheessa väli Pukkila – Savijoki ja Monninkylän ohitustie)
- Lukuisat kevyen liikenteen hankkeet

Maakuntahallituksen puheenjohtaja


Ralf Wickström

Maakuntajohtaja


Esa Halme

17.2.99/PH



Uudenmaan tiepiiri

26.3.1999

80/30-99

Tielaitos
 Uudenmaan tiepiiri
 UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA 2
 30.03.1999 ULP 12
 Asian tun:4/99/01/U
 Ark=UTS Säil=5 Tärk=
 Liitteitä 0

YTV:N LAUSUNTO UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMASTA 2000-2003

YTV:n hallitus päätti 26.3.1999 pitämässään kokouksessa antaa Uudenmaan tiepiirille sen toiminta- ja taloussuunnitelmasta 2000-2003 (luonnos) seuraavan lausunnon:

” YTV:n hallitus hyväksyi yksimielisesti 19.2.1999 pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkistuksen (PLJ 1998) ja päätti lähettää sen mm. Tielaitokselle ja esittää, että tämä osallistuu pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämiseen suunnitelman mukaisesti ja varaa toimenpideohjelman mukaiset määrärahat taloussuunnitelmaan ja toteuttamisohjelmaan.

YTV:n hallitus hyväksyi 19.2.1999 myös pääkaupunkiseudun tulevaisuuskuva (PKS 2020) –loppuraportin. Tulevaisuuskuvasssa on arvioitu, että pääkaupunkiseudun väestömäärä lisääntyy nykyiseen verrattuna vuoteen 2020 mennessä 170 000 hengellä. Vuonna 2020 pääkaupunkiseudulla asuisi 1,1 miljoonaa asukasta. Pääkaupunkiseudun ja sen ympäristökuntien väestön kasvu on muuta maata nopeampaa ja edellyttää pääkaupunkiseudulla ja Uudellamaalla muuhun maahan verrattuna suurempia liikenneinvestointeja tulevina vuosina.

Tiepiirin suunnitelmassa on kaksi rahoituskehystä. Perussuunnitelman mukainen tienpidon rahoitus on liikenneministeriön ja Tielaitoksen antamien kehysten mukainen ja tämän lisäksi on laadittu vaihtoehtoinen kehittämissuunnitelma 500 Mmk/vuosi korkeampaan tasoon koko Tielaitoksessa. Lisärahoituksesta 300 Mmk käytettäisiin perustienpitoon ja 200 Mmk tieverkon kehittämiseen. Tielaitoksen perussuunnitelman rahoituskehys ei riitä PLJ 1998:n hankkeiden toteuttamiseen. YTV:n näkemyksen mukaan valtion rahoitustason olisi pääkaupunkiseudun osalta oltava vaihtoehtoisen kehittämissuunnitelman mukainen korkeampi rahoitustaso.

YTV:n esittää, että tiepiirin suunnitelmaa tarkistetaan niin, että se on PLJ 1998:n mukainen. PLJ 1998:n I-korin ajoneuvoliikenteen hankkeet aloitetaan kiireellisyysjärjestyksessä v. 1999-2004 seuraavasti:


- Vuosaaren sataman liikenneyhteydet (sataman rakentamisen vaatimassa aikataulussa), Kehä III:n jatke Vuosaareen
- Bussi-Jokeri
- Hakamäentien parantaminen
- Kehä I, Turunväylä – Vallikallio
- Kehä III:n parantaminen, Vantaankoski – Tikkurila ja
- Kehä II, Turuntie – Hämeenlinnanväylä (suunnittelu).

Tiepiirin suunnitelmaan on otettu mukaan myös PLJ 1998:n joukkoliikennehankkeita, meluntorjuntahankkeita ja kevyen liikenteen hankkeita. Pääkaupunkiseudun yleisten teiden verkolla näitä hankkeita olisi toteutettava suunniteltua enemmän. YTV esittää, että tiepiiri panostaa seuraavissa suunnitelmissa myös näihin hankkeisiin. Tähän antavat jatkossa entistä paremmat suuntaviivat vuonna 1999 pääkaupunkiseudulle tehtävät

- PLJ 1998:n ensimmäisen kauden 1999-2004 vuosittain ajoitettu toteuttamisohjelma ja siihen sisältyvien joukkoliikenteen runkoverkon ja muiden ns. kohdentamattomien hankkeiden määrittäminen ja toteuttamisohjelmat
- meluntorjuntasuunnitelman tarkistus
- pyöräliikenteen strategiasuunnitelma ja yleisten teiden pyöräilyn ja jalankulun kehittämisohjelma.

YTV on laatinut yhteistyössä jäsenkuntien, Uudenmaan tiepiirin, VR Osakeyhtiön, Ratahallintokeskuksen ja liikenneministeriön kanssa pääkaupunkiseudun liityntäpysäköintistrategian vuoteen 2020 asti. Suunnitelmassa esitetään liityntäpysäköintipaikkoja myös säteittäisten pääväylien bussipysäkkien yhteyteen etenkin Länsiväylän varrelle. YTV esittää, että Uudenmaan tiepiiri ottaa liityntäpysäköintistrategiassa esitetyt toimenpiteet huomioon seuraavissa toimintasuunnitelmissa.”

PÄÄKAUPUNKISEUDUN YHTEISTYÖVALTUUSKUNTA
(YTV)


Juhani Paajanen
yhteistyöjohtaja


Niilo Järveluoma
liikennejohtaja

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa käytettyjen lyhenteiden selitykset

Käytetty lyhenne:	Lyhenteen selite:
mo	moottoritie
mol	moottoriliikennetie
vt 7	valtatie, tien numero on 7
kt 51	kantatie, tien numero on 51
mt 132	maantie, tien numero on 132
pt 11238	paikallistie, tien numero on 11238
jkp	yhdistetty jalankulku- ja polkupyörätie
akk. (alikä.)	alikulukäytävä
yt	yksityinen tie
ytj	yksityisteiden järjestely
U622	sillannumero
4-kaist	4-kaistaistus
sp(+lev)	suuntauksen parantaminen (ja leventäminen)
rp(+lev)	rakenteen parantaminen (ja leventäminen)
oh.kaist.	ohituskaistojen rakentaminen
et, eritaso	eritasoliittymän rakentaminen
et.täyd	eritasoliittymän täydentäminen
liitt.par.	liittymän parantaminen
rt.erit	rautatien eritason rakentaminen
lo->si	lossin korvaaminen sillalla
taaj.	tien moniparannus taajamassa
melu	meluntorjuntahanke
pohjav.	pohjaveden suojaushanke
joukkol.	joukkoliikenteen järjestelyt
tieval.	tievalaistus
r-aita	riista-aidan rakentaminen (hervaita)
KVL	keskivuorokausiliikenne
H/K (suhde)	hyöty-kustannussuhde
heva	Henk.vahinko-onnettomuusvähenemä vuodessa
hvj	henkilövahinkoihin johtanut
YVA	ympäristövaikutusten arviontimenettely
TEN	yleiseurooppalainen liikenneverkosto
TERN	yleiseurooppalainen tieverkko
E18, E12, E75	eurooppatietä (E18 Turku-Pietari)
telematiikka	liikenteenohjausjärjestelmä
AB, PAB, SOP, Sr	Tien päällystemateriaalin lyhenteitä
kp-tie	kestopäällysteinen tie

MUISTIINPANOJA

MUISTIINPANOJA